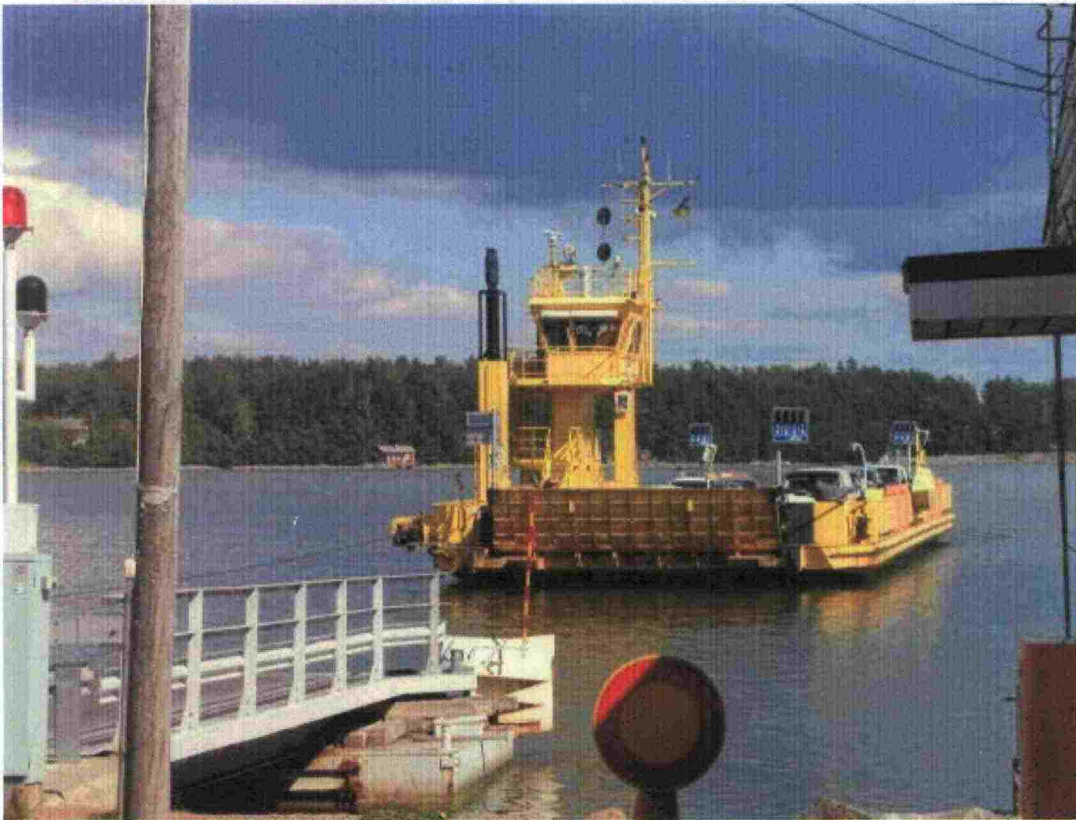




Aittonen, Laura Karvonen, Tapio

## SELVITYS LAUTTALIIKENTEN KILPAILUTTAMISEDELLYTYKSISTÄ



**Turun yliopisto**  
**Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus**  
Veistämönaukio 1-3  
20100 TURKU

Puh. (02) 281 3300  
Faksi (02) 281 3311  
<http://mkk.utu.fi>

## TIIVISTELMÄ

Tiehallinto avaa yleisten teiden lauttaliikennepalvelun tuottamisen avoimeen kilpailuun vuodesta 2005 alkaen. Lauttaliikennepalvelu on hankittu ja hankitaan ainakin vielä vuonna 2004 suoralla neuvottelusopimuksella Tieliikelaitoksen lauttavarustamolta. Kilpailuttamisen taustalla ovat olemassa olevan lauttakaluston uusimistarve sekä Suomen ja Euroopan yhteisön lainsäädännölliset vaatimukset julkisille hankinnoille.

Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksessa tehtiin lauttaliikenteen hankintamenettelyjen kehittämistä tukeva markkinaselvitys. Siinä kartoitettiin lauttaliikenteen potentiaalisia toimijoita ja näiden toimijoiden mielenkiintoa lauttaliikenteen kilpailuttamiseen ja sen eri kilpailuttamisvaihtoehtoihin. Vesiliikennealan toimijoiden sekä maa- ja vesirakennusalan toimijoiden näkemyksiä lauttaliikenteen eri kilpailuttamismuodoista ja lautto-opperoinnin kiinnostavuudesta koottiin postikyselyllä ja haastatteluilla. Selvityksessä on tarkasteltu myös muiden pohjoismaiden ja Ahvenanmaan lauttaliikenteen järjestelyjä sekä kilpailuttamistilannetta.

Kysely osoitti, että vesiliikennealalla toimivia yrityksiä kiinnostaa kohtuullisesti yleisten teiden lauttaliikenteen kilpailuttaminen. Mielenkiintoa osoittaneista vesiliikennealan toimijoista suuri osa on pienehköjä yrityksiä. Vesiliikennealan toimijat ovat kiinnostuneempia lauttaliikennöinnistä pitkäaikaisella sopimuksella kuin liikennöinnin hoidosta kiinteän yhteyden rakentamisen aikana. Parhaana sopimusaikana pidetään 5 - 10 vuoden jaksoa. Ongelmia lauttaliikennöinnin aloittamiseen tuo kaluston hankinta. Uusien lauttojen hankkimiseen on vaikea järjestää rahoitusta ja etenkin vähän käytettyä kalustoa ei juuri ole saatavissa. Hankintaa muista pohjoismaista hankaloittaa muun muassa lauttakaluston yhteisstandardoinnin puuttuminen.

Maa- ja vesirakennusalan toimijoita kiinnostaa eniten kiinteän yhteyden vaihtoehtoon kilpailuttamismalleista pelkän kiinteän yhteyden rakentaminen ilman vastuuta lauttaliikennöinnistä. Toiseksi eniten mielenkiintoa osoitettiin kiinteän yhteyden rakentamiseen ja lauttaliikennöinnin hoitamiseen alihankintana joltakin muulta toimijalta rakentamisen aikana. Muutama toimija ilmoitti olevansa kiinnostunut hoitamaan lauttaliikenteen itse kiinteän yhteyden rakentamisen aikana. Maa- ja vesirakennusalan toimijat pitivät lauttaliikennöinnin yhdistämistä kiinteän yhteyden rakentamiseen keinoitekoisena.

Turun saaristokuntien kunnanjohtajien haastattelut osoittivat, että saaristokunnissa suhtaudutaan myönteisesti lauttaliikenteen kilpailuttamiseen, kunhan nykyinen palvelutaso säilyy vähintään ennallaan kilpailuttamisen yhteydessä.



## SAMMANDRAG

Vägförvaltningen öppnar produktionen av färjetrafikservice för konkurrens från och med år 2005. Färjetrafikservicen har tillsvidare upphandlats och kommer att upphandlas åtminstone även år 2004 hos Vägaffärsverkets färjerederi genom ett förhandlingsavtal. Bakgrunden till konkurrensutsättningen ligger i de legislativa kraven både i Finland och i Europeiska gemenskapen och i behovet att förnya den nuvarande färjparken.

För att stöda utveckling av upphandlingsförfaranden för färjetrafiken utförde Sjöfartsbranschens utbildnings- och forskningscentral vid Åbo universitet en marknadsutredning. I marknadsutredningen kartlades potentiella aktörer för färjetrafiken och deras intresse för färjetrafikens konkurrensutsättning och de olika konkurrensutsättningsalternativen. Målgruppen var olika aktörer inom sjötrafikbranschen samt jord- och vattenbyggnadsbranschen. Deras åsikter om de olika formerna att konkurrensutsätta färjetrafiken och intresse för att operera färjor samlades genom en postförfrågan och intervjuer. I utredningen betraktades också färjetrafikens organisering och konkurrensutsättningssituation i de andra nordiska länderna och på Åland.

Det framgick i förfrågan att sjötrafikföretagen är ganska intresserade av konkurrensutsättningen av färjetrafiken på de allmänna vägarna. En stor del av de intresserade aktörerna inom sjötrafikbranschen består av tämligen små företag. Aktörerna inom sjötrafikbranschen är mera intresserade av att upprätthålla färjetrafiken genom ett långvarigt avtal än att upprätthålla färjetrafiken under den tid då den fasta förbindelsen byggs. Enligt svaren är den bästa avtalstiden 5 - 10 år. Att skaffa den materiel som behövs kan medföra problem för inledning av färjetrafik. Det är svårt att ordna finansiering förskaffande av nya färjor och det råder speciellt brist på något begagnad materiel. Eftersom det inte finns någon gemensam standardisering för färjparken är det svårt att skaffa materiel från de andra nordiska länderna.

För aktörer inom jord- och vattenbyggnadsbranschen presenterades tre olika konkurrensutsättningsmodeller inom det alternativ som innehåller byggande av en fast förbindelse. Dessa aktörer visade sig vara mest intresserade av att bygga enbart en fast förbindelse utan ansvar för färjetrafiken. Den näst mesta intresseväckande modellen var byggande av en fast förbindelse och skötsel av färjetrafiken genom ett underleveransavtal med någon annan aktör under den tid då den fasta förbindelsen byggs. Några aktörer anmälde intresse för att sköta färjetrafiken själv under den tid då den fasta förbindelsen byggs. Aktörerna inom jord- och vattenbyggnadsbranschen ansåg sammanslagningen av färjetrafikskötseln och byggandet av en fast förbindelse vara konstgjord.

Det kom fram i intervjuerna med kommundirektörer i Åbolands skärgård att man i skärgårdskommuner har en positiv inställning till konkurrensutsättning av färjetrafiken förutsatt att den nuvarande servicenivån bevaras minst lika bra efter konkurrensutsättningen.



## ABSTRACT

The Finnish Road Administration will open the production of ferry traffic services for public roads up for competition in 2005. Up to the present, the ferry services have been acquired and will continue to be acquired at least in 2004 from the Ferry Shipping department of the Finnish Road Enterprise by a negotiated agreement. In the background of the contracting-out process are the need to renew the existing ferry service equipment in the near future and the requirements for public purchases set by Finnish and EU legislation.

The Centre for Maritime Studies of the University of Turku produced a market analysis to support the development of the procedures of acquisition of ferry traffic services. The analysis mapped out the potential actors in ferry traffic and the interest of these actors toward the contracting-out of ferry traffic and the different forms it might take. Information on the views of actors in the water traffic business and the civil engineering business on the different forms of the contracting-out of ferry traffic and on whether or not they would be interested in operating ferries were gathered by means of a mail inquiry and by interviews. The analysis also views the arrangements and contracting-out situation of ferry traffic in other Nordic countries and the Åland Islands.

The inquiry revealed that companies in the water business are moderately interested in the contracting-out of the ferry traffic of public roads. Most of the actors in the water traffic industry that were interested in the contracting-out process were small companies. The actors were more interested in long-term ferry traffic contracts than in taking care of ferry operations while a permanent connection is being built. The actors who took part in the study saw that the length of an optimal contract period would be from 5 to 10 years. The businesses find it hard to start ferry traffic because of difficulties with purchasing equipment. It is difficult to come up with financing for new ferries and good second-hand equipment is rarely available. The purchasing of equipment from other Nordic countries is hindered by the lack of common standard on ferries.

Of the models of the contracting-out of building a permanent connection, actors in the civil engineering business are most interested in the model in which the company only builds the permanent connection without having to take responsibility for ferry traffic at the location during the building process. The actors were second most interested in the model in which the company builds the permanent connection and takes care of ferry traffic using a subcontractor during the building process. Few actors were interested in taking care of ferry traffic itself during the building of a permanent connection. They felt that combining the building of a permanent connection with the handling of ferry traffic is an artificial solution.

Interviews with leaders of the archipelago municipalities in the Turku area revealed that the municipalities take a positive view on the contracting-out of ferry traffic as long as the level of the ferry service is kept at least at the current level during and after the contracting-out process.

**Sisältö**

TIIVISTELMÄ	3
SAMMANDRAG	4
ABSTRACT	5
1 JOHDANTO	7
2 KILPAILUTTAMISEN TAUSTA	8
2.1 Kilpailuttamisen taustatekijät	8
2.2 Julkiset hankinnat	9
2.3 Lauttaliikennepalvelun asiakirjakokonaisuus vuonna 2004	10
2.3.1 Kaupalliset asiakirjat	11
2.3.2 Tekniset asiakirjat	12
3 TILANNE MUISSA POHJOISMAISSA JA AHVENANMAALLA	15
3.1 Ruotsi	15
3.2 Norja	16
3.3 Tanska	17
3.4 Ahvenanmaa	18
4 LAUTTALIIKENTEEEN KILPAILUTTAMINEN	20
4.1 Kilpailuttamismallit	20
4.2 Kilpailuttamiskyselyn rakenne ja toteuttaminen	24
4.2.1 Vesiliikennetoimijat	26
4.2.2 Maa- ja vesirakennusalan toimijat	33
4.3 Turun saariston kunnanjohtajien haastatteluja	38
5 JOHTOPÄÄTÖKSET	41
LÄHTEET	44
LIITTEET	



## 1 JOHDANTO

Tiehallinto uusi vuoden 2003 alussa tienpidon tuotteita ja palveluja koskevan hankintastrategiansa. Tässä yhteydessä Tiehallinto teetti lauttaliikennepalvelujen hankinnan kehittämisselvityksen. Tiehallinnon tavoitteena on hankintastrategian mukaisesti tienpidon hankkiminen kokonaistuotteina ja -palveluina. Tiehallintoa koskevan lain siirtymäsäännöksissä säädetään, että Tiehallinnon on avattava yleisten teiden tienpidon tuotannollinen toiminta avoimeen kilpailuun asteittain vuoden 2004 loppuun mennessä. Siirtymäkauden aikana selvitetään myös lauttaliikenteen kilpailuttamismahdollisuudet. Lauttaliikennepalvelut on tähän asti hankittu, ja hankitaan myös vielä ainakin vuoden 2004 osalta Tielikelaitoksen lauttavarustamolta neuvottelusopimuksella. Lauttavarustamon lauttakaluston osittainen uusimistarve ajoittuu myös kilpailuttamisen ajankohtaan.

Tiehallinnon lauttaliikenteen kilpailun avaaminen tapahtuu vuodesta 2005 alkaen. Pitkällä aikavälillä tavoitellaan kilpailun ulottamista koko maahan. Lauttaliikenteen kilpailuttamisen alkuvaiheeseen liittyy useita epävarmuustekijöitä, koska potentiaalisten toimijoiden olemassaolosta ei ole varmuutta ja toimivien markkinoiden aikaansaaminen sekä toimijoiden kiinnostus eri kilpailuttamismalleihin on epävarmaa. Näiden tekijöiden tarkempi analysoiminen ja selvittäminen on tarpeen.

Tiehallinnon Turun tiepiiri on tilannut Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskukseksi (MKK) lauttaliikenteen markkina-analyysin kilpailuttamisen tueksi. MKK:n tekemässä lauttaliikenteen markkina-analyysissä kartoitettiin lauttaliikenteen potentiaaliset toimijat Suomessa ja kilpailuttamistilanne muissa pohjoismaissa. Selvityksessä kartoitettiin mahdolliset toimijat ja otettiin selvää näiden toimijoiden mielipiteistä lauttaliikenteen eri kilpailuttamismuodoista ja lauttaoperoinnin kiinnostavuudesta. Lisäksi selvityksessä kerättiin toimijoiden näkemyksiä ja ajatuksia eri kilpailuttamismuodoista aikataulutetun kilpailuttamisohjelman yksityiskohtaisempaa laadintaa varten. Myös eri kilpailuttamismallien riskejä ja hyötyjä selvitettiin ja koostettiin yhteenvetoanalyysi markkinapotentiaalista valituille kilpailuttamisvaihtoehtoille. Selvityksessä on lisäksi käsitelty lainsäädännön vaatimuksia kilpailuttamistoiminnalle Suomen hankintalainsäädännön ja EU-säännösten puitteissa. Selvityksen yhteydenotot toimivat myös tiedotusvälineenä Tiehallinnon lauttaliikenteen kilpailuttamisaikeista potentiaalisille toimijoille.

Selvityksen ovat tehneet tutkijat Laura Aittonen ja Tapio Karvonen Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksesta.



## 2 KILPAILUTTAMISEN TAUSTA

### 2.1 Kilpailuttamisen taustatekijät

Tielaitoksen hallinto- ja tuotantotehtävät erotettiin toisistaan vuoden 1998 alusta. Vuoden 2001 alusta itsenäisinä organisaatioina aloittivat Tiehallinto ja Tieliikelaitos. Uudistuksessa erotettiin tie- ja liikennepalveluiden tilaajan ja tuottajan roolit toisistaan. Tiehallinto toimii tilaaja- ja suunnitteluorganisaationa, ja hankkii tienpidon palvelut avoimilta markkinoilta. Tieliikelaitos toimii markkinoilla tuottajatahona. Yleisten teiden tienpidon työt avataan avoimeen kilpailuun asteittain siirtymäkaudella 2001 – 2004 tielaitosuudistusta koskevien lakien mukaisesti (Laki Tiehallinnosta 568/2000). Lain siirtymäsäännösten mukaan Tiehallinto voi tätä ennen tehdä suoria neuvottelu-urakkasopimuksia Tieliikelaitoksen kanssa niistä tuotanto- ja palvelutehtävistä, joita ei ole vielä avattu avoimeen kilpailuun. Siirtymäkauden aikana on selvitetävää mahdollisuudet kilpailuttaa myös lauttaliikenne. Lauttaliikennepalvelut on hankittu tähän asti neuvottelusopimuksella Tieliikelaitoksen lauttavarustamolta. Laissa Tieliikelaitoksesta (569/2000) säädetään Tieliikelaitoksen velvollisuudesta tarjoutua lauttaliikenteen hoitoon koko maassa.

Kilpailuttamista vaaditaan Euroopan yhteisön säännöksiin pohjautuvassa Suomen lainsäädännössä. Euroopan yhteisön hankintalainsäädäntöön perustuvat laki julkisista hankinnoista (1505/1992), asetus kynnysarvot ylittävistä tavara- ja palveluhankinnoista sekä rakennusurakoista (380/1998) ja asetus kynnysarvot ylittävistä vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja teletoiminnan alalla toimivien yksiköiden hankinnoista (381/1998). Muu hankintalainsäädäntö perustuu asetukseen valtion hankinnoista (1416/1993), asetukseen valtion rakennusurakoista (436/1994), asetukseen hankinnoista, joihin ei sovelleta lakia julkisista hankinnoista (342/1994), kauppa- ja teollisuusministeriön päätökseen julkisten hankintojen ilmoitusmenettelystä (909/1994) sekä kauppa- ja teollisuusministeriön päätökseen julkisten hankintojen yleisten sopimusehtojen vahvistamisesta (1417/1993). EY:n taholla julkisten hankintojen direktiivejä ovat palveluhankintadirektiivi (92/50/ETY), tavaranhankintadirektiivi (93/36/ETY), rakennusurakkadirektiivi (93/37/ETY), peruspalveludirektiivi (93/38/ETY) ja valvontadirektiivi (89/665/ETY).

Euroopan unionin periaatteiden mukaisesti kaiken kilpailun tulee olla vapaata. Hankintadirektiiveissä on säädetty tietyn euromäärän eli niin sanotun kynnysarvon ylittävien hankintojen kilpailuttamismenettelystä. Kynnysarvon ylittävät hankinnat tulee kilpailuttaa Euroopan tasolla. Suomen hankintalain mukaan hankintayksiköiden (valtion, kuntien ja kuntainliittojen mukaiset viranomaiset ja valtion liikelaitokset, vesi- ja energiahuollon yksiköt sekä liikenneyksiköt, jollei asetuksella toisin säädetä) on kilpailutettava kaikki hankintansa, eli myös kynnysarvon alittavat hankinnat. Hankintalakia sovelletaan arvosta riippumatta kaikkiin hankintoihin ja sen pääperiaatteita ovat kilpailun aikaansaaminen sekä tarjousmenettelyyn osallistuvien toimijoiden tasapuolinen ja syrjimätön kohtelu. Sääntelyn tavoitteena on tehostaa julkisten varojen käyttöä.

Lauttaliikenteen hankintamenettelyjen kehittämiseen liittyy osaltaan myös Merenkululaitoksen organisaation uudistaminen. Eduskunta käsitteli organisaatiouudistusta koskevan ehdotuksen ja hyväksyi lait Varustamoliikelai-



toksesta, Luotsausliikelaitoksesta ja Merenkululaitoksesta marraskuun loppupuolella 2003. Lakiuudistuksen mukaan viranomaistoiminnot ja liiketoiminnot eli merenkulun palveluiden tuottajan ja tilaajan roolit erotetaan toisistaan ja perustetaan kaksi liiketaloudelliselta pohjalta toimivaa liikelaitosta, Varustamoliikelaitos ja Luotsausliikelaitos. Varustamoliikelaitos tuottaa muun muassa yhteysalusliikennepalveluja ja harjoittaa alusten hoito- ja rahtaus-toimintaa. Viranomaistoiminnot sekä palvelujen tilaaminen jäävät Merenkululaitokselle. Uudistustyön yhteydessä esitettiin ajatus Tieliikelaitoksen laut-tavarustamon lauttojen ja Merenkululaitoksen yhteysalusten siirtämisestä samaan organisaatioon, mutta ajatuksesta päätettiin luopua.

Merenkululaitoksen kehittämisen tavoitteena on laitoksen toiminnan selkiyttäminen eriyttämällä palvelutuotantoa, liikenteen harjoittamista ja kaupallista toimintaa viraston ja viranomaisen tehtävistä. Lakien voimaantulosään-nösten mukaan uudet liikelaitokset ja uusimuotoinen Merenkululaitos aloit-tavat toimintansa 1. tammikuuta 2004.

Merenkululaitoksen organisaatiomuutos aiheutti epäselvyyttä siitä, onko tulevan Varustamoliikelaitoksen tarkoituksenmukaista ja mahdollista osallis-tua kilpailuun lauttaliikenteen hoidosta. Liikenne- ja viestintäministeriön kan-ta selvitettiin siitä, onko mahdollista kilpailuttaa kahta valtion omistamaa lai-tosta keskenään. Kysymystä pidettiin ministeriössä monitahoisena. Mi-nisteriö ei kuitenkaan näe estettä sille, että Varustamoliikelaitos osallistuisi kilpailuun lauttaliikenteen hoidosta.

## 2.2 Julkiset hankinnat

Hankinnat jaetaan hankintalaissa kynnysarvon ylittäviin ja alittaviin hankin-toihin. Kynnysarvon alittaviin hankintoihin sovelletaan pääsääntöisesti vain lakia julkisista hankinnoista (1505/1992). Kynnysarvon ylittävistä hankin-noista säädetään kynnysarvon ylittävistä tavara- ja palveluhankinnoista sekä rakennusurakoista annetussa asetuksessa (380/1998) eli hankinta-asetuk-sessa. Kynnysarvot ovat 1.1.2002 - 31.12.2003 välisellä ajalla muiden (kuin valtion keskushallinnon osalta) valtion viranomaisten, alue- ja paikallishallin-non viranomaisten ja muiden julkishallinnon oikeushenkilöiden osalta tavara- ja palveluhankinnoissa 249 681 euroa ja rakennusurakoissa 6 242 028 eu-roa. Lauttaliikennepalvelua kilpailutettaessa todennäköistä on, että hankin-nan arvo ylittää suurimmassa osassa kohteista kynnysarvon. Tällöin hankin-nat tulee kilpailuttaa yleiseurooppalaisella tasolla ja noudattaa asetuksissa määrättyjä menettelytapoja ja toiminta-aikoja ennakoilmoituksen, hankinta-eli tarjouspyyntöilmoituksen ja jälki-ilmoituksen suhteen. Sopivaa kilpailutta-miskokonaisuutta tulee harkita tarkoin, ettei tarjoajia jää kilpailun ulkopuo-lle resurssien vähyyden vuoksi. Hankintaa ei myöskään voida jakaa kei-notekoisesti osiin siten, että kynnysarvon ylittävistä hankinnoista annettuja säännöksiä ei tarvitsisi soveltaa.

Hankintamenettelyn valinta riippuu hankinnan kohteesta ja sen arvosta, eri-tyislaatuaisuudesta ja monimutkaisuudesta. Yleisesti ottaen mahdollisia han-kintamenettelyjä ovat avoin ja rajoitettu menettely, neuvottelumenettely sekä suora hankinta. Kynnysarvon ylittävissä hankinnoissa käytetään yleensä en-sisijaisesti avointa tai rajoitettua hankintamenettelyä. Myös lauttaliikennepal-velun hankinnassa kyseeseen tulee lähinnä nämä kaksi menettelytapaa.

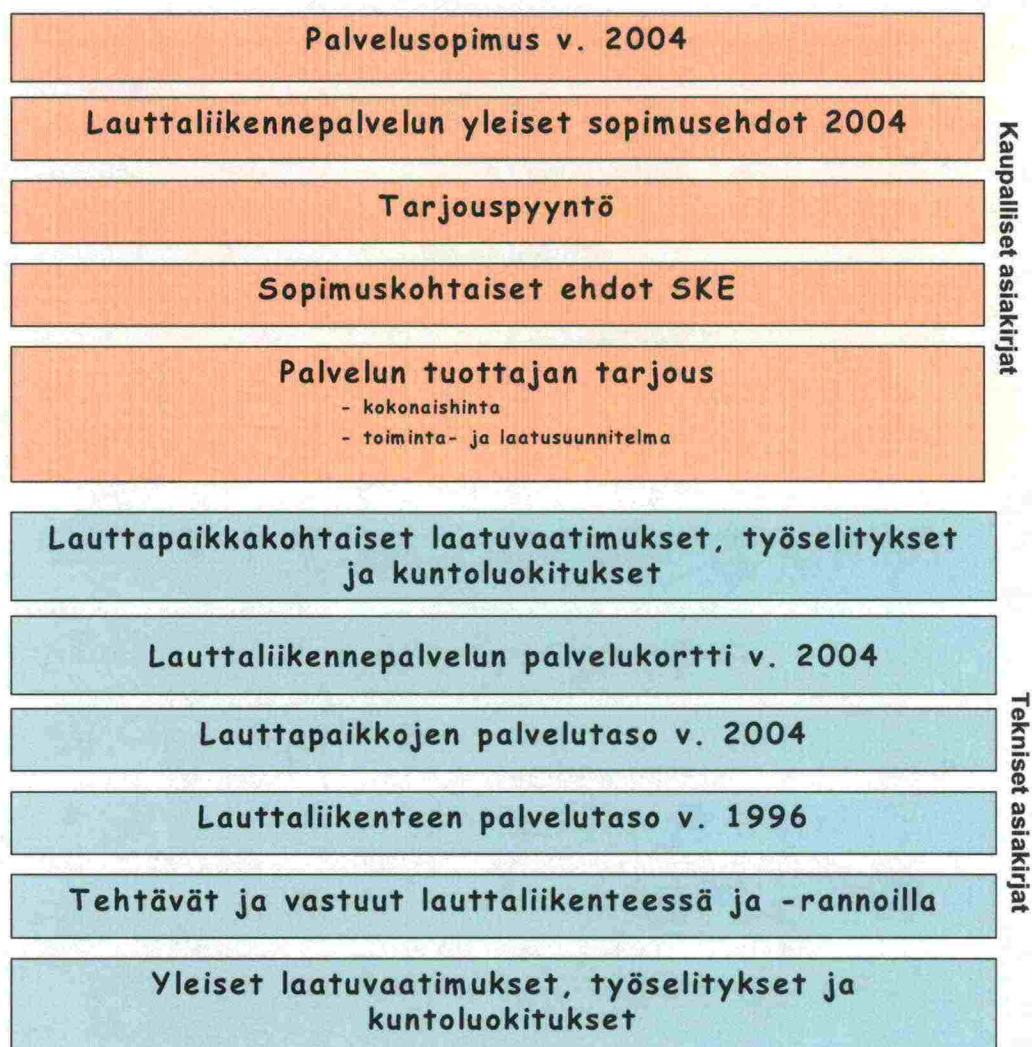
Näistä todennäköisimmin valitaan rajoitettu menettely, jossa tarjouksia pyydetään vain tietyiltä toimittajilta. Jos rajoitetussa menettelyssä ei saada tarpeeksi tarjouksia lauttaliikennepalvelua kilpailutettaessa, tulee kyseeseen neuvottelumenettelyyn siirtyminen.

Saatuja tarjouksia vertaillaan tarjouspyynnössä ilmoitettujen valinta- ja arviointiperusteiden mukaisesti. Tarjouksista tulee valita joko kokonaistaloudellisesti edullisin tai hinnaltaan halvin. Lauttaliikenteen kilpailuttamisessa on suunniteltu käytettävän tarjousten arviointiperusteena kokonaistaloudellista edullisuutta, jolloin voidaan ottaa huomioon ennalta ilmoitettuja laatutekijöitä.

### **2.3 Lauttaliikennepalvelun asiakirjakokonaisuus vuonna 2004**

Lauttaliikennepalvelun nykyinen asiakirjakokonaisuus (kuva 2.1) on rakenteeltaan muiden Tiehallinnon tuoteryhmien (investoinnit, hoito ja ylläpito) asiakirjakokonaisuuksien kaltainen. Kokonaisuus on jaettu kaupallisiin ja teknisiin asiakirjoihin. Kaupalliset asiakirjat liittyvät suoraan sopimusjuridikkaan, tekniset asiakirjat puolestaan kuvaavat palvelun laajuutta, sisältöä sekä laatuvaatimuksia.





**Kuva 2.1.** Lauttaliikennepalvelun asiakirjakokonaisuus

### 2.3.1 Kaupalliset asiakirjat

#### Palvelusopimus sekä sopimuskohtaiset ehdot

Lauttaliikennepalvelusopimuksessa todetaan muun muassa palvelusopimuksessa noudatettavat asiakirjat ja niiden pätevyysjärjestys, sopimuksen aikamääräykset, sopimushinnan maksujärjestelyt, viranomaisyhteistyö sekä vahinkoasioiden käsittely.

Sopimuskohtaisissa ehdoissa kuvataan muun muassa sopijapuolten asema, järjestys- ja turvallisuusmääräykset ja laadun raportointi sekä yhteydenpito Tiehallinnon liikennekeskukseen.

### **Lauttaliikennepalvelun yleiset sopimusehdot vuonna 2004**

Lauttaliikennepalvelun yleisissä sopimusehdoissa määritellään muun muassa sopijapuolten velvollisuudet ja vastuut, tilaajan ja palvelun tuottajan yhteistoiminta, laadunvarmistus, yhteiset kokoukset, tarkastukset ja muu yhteydenpito sekä mahdollisten erimielisyyksien ratkaiseminen.

### **2.3.2 Tekniset asiakirjat**

#### **Lauttapaikkakohtaiset erityispiirteet**

Teknisten asiakirjojen kokonaisuuteen sisältyy kuvaus lauttapaikkakohtaisista erityispiirteistä, joissa Tiehallinto tarkentaa lauttapaikkakohtaisesti laatuvaatimuksia, työselityksiä ja kuntoluokituksia sekä kertoo tiedossaan olevista erityispiirteistä. Mikäli töitä tai tehtäviä ei ole tässä asiakirjassa tarkennettu tai muuten rajattu, merkitsee se sitä, että työ tai tehtävä suoritetaan muiden palvelusopimusasiakirjojen edellyttämällä tavalla.

#### **Lauttaliikennepalvelun palvelukortti vuonna 2004**

Lauttaliikennepalvelussa on noudatettava hyvää liikenteenhoitotapaa huomioiden tieliikenteen toimivuus, liikenne- ja työturvallisuus, ympäristönäkökohdat sekä tienkäyttäjien asiallinen palvelu. Palvelun keskeiset toimivuusvaatimukset ovat:

- Tieliikenteen toimivuus on varmistettu kaikilla lauttapaikoilla.
- Toimintatapojen ja materiaalien on oltava hyväksytyjä ja ne eivät saa haitata kohtuuttomasti ympäristöä, eivätkä aiheutta vahinkoa, vaaraa tai kohtuutonta haittaa tienkäyttäjille, vesiliikenteelle ja muille osapuolille.
- Liikenne- ja opastusmerkit ym. vastaavat laitteet ovat toimintakunnossa ja täyttävät tehtävänsä.
- Lauttapaikkojen liikenneympäristön yleisilmeen on oltava selkeä, siisti ja hoidettu.
- Äkillisiin tehtäviin on riittävä valmius ja toimet käynnistetään viivytyksettä.
- Turvallisuutta vaarantavat asiat on korjattava viipymättä. Lauttaliikenteen tulee olla yhtä turvallista kuin teiden turvallisuus keskimäärin.

Lauttaliikennepalvelun palvelukortissa kuvataan täsmällisesti ne tehtävät, jotka sisältyvät palvelun tuottajan velvollisuuksiin. Palvelukortin mukaan lauttaliikennepalvelu muodostuu liikennöinnistä sekä asiaintuntijapalveluista. Liikennöintiä ovat kuljetus, kuljetuskaluston ja laitteiden hoito ja ylläpito sekä lauttarantojen hoito ja ylläpito.



**A) Liikennöinti***Kuljetus*

- Lauttaliikenteen hoito lossi- ja lautta-aluspaikoilla palvelutasoluokituksen mukaisesti
- Työhön liittyvät informointipalvelut
- Lauttaliikennettä korvaavien sopimuksessa mainittujen jääteiden hoito ja informointi niiden kunnosta

*Kuljetuskaluston ja laitteiden hoito ja ylläpito*

- Lauttojen teknisen kunnan ja siisteyden ylläpito
- Kaltureiden ja ponttonien investoinnit, hoito ja ylläpito

*Lauttarantojen hoito ja ylläpito*

- Lauttaliikennettä koskevien lauttarannassa ja erikseen sovittaessa myös muualla olevien infotaulujen, opasteiden ja puomien ylläpito
- Lauttapaikalla turvallisuutta varten olevien laitteiden kunnossapito
- Liikenteen ohjaamiseen tarvittavien sähköisten laitteiden ylläpito
- Lauttaväylää koskevien vesiliikennemerkkien hoito ja lauttaväyliä valvonta
- Jätehuolto lauttapaikalla mukaan lukien olemassa olevien yleisö-wc:iden hoito sekä lauttapaikan siisteyden ylläpito
- Lauttaliikenteen hoidolle välttämättömän lauttarannan valaistuksen ylläpito
- Päivystys- ja varastotilojen hoito lauttarannoissa
- Lauttaliikenteeseen liittyvien rakenteiden, laitteiden ja opasteiden purkamistyö lauttaliikenteen päättyessä

**B) Asiantuntijapalvelut**

- Lauttaliikennesopimukseen kuulumattomien, mutta lauttaliikenteen toiminnan kannalta tärkeiden hoito-, ylläpito- ja investointitöiden esitysvastuu
- Sopimuksessa kuvattujen palvelutasomääritysten mukaisten lautta-aikataulujen määrittäminen yhdessä sidosryhmien kanssa
- Palvelutaso- ja aikatauluesitysten valmistelu, käsittely ja tekeminen tilaajalle sovittujen periaatteiden mukaisesti sekä aikataulujen toimittaminen sovituille tahoille
- Tienkäyttäjien tarpeiden selvittäminen ja informaatiopalvelut (esittelyaineistot, liikennekeskustelu, asiakaspalautteen käsittely yms.)

Palvelun tuottajalla on velvollisuus toteuttaa itsenäisesti ja luotettavasti sopimuksen laadunvarmistus sopimusasiakirjojen mukaisten vaatimusten ja menettelytapojen mukaisesti toiminta- ja laatusuunnitelmassaan esitettyjä menettelytapoja ja periaatteita noudattaen. Toiminta- ja laatusuunnitelmasaan palvelun tuottaja osoittaa yksityiskohtaisesti kaikki järjestelmiin, resursseihin, toimintatapoihin, erilaisiin etukäteissuunnitelmiin ja raportointiin liittyvät toimet laadun varmistamiseksi. Tilaajan edustaja tarkastaa pistokohein laadun toteutuksen menetelmien oikeellisuuden sekä vertaa omia laatuhavaintojaan palvelun tuottajan laatimiin laaturaportteihin.



### **Lauttapaikkojen palvelutaso**

Lauttapaikoilla liikennöidään pääsääntöisesti aikataulun mukaisesti lyhyitä ja vähäliikenteisiä välejä lukuun ottamatta. Lauttapaikkojen palvelutasokuvauksessa on määritetty lauttapaikoittain liikennöintiajat, keskimääräinen vuoroväli sekä aikataulujen voimassaolo aikana ajettavat vuoromäärät, joiden perusteella palvelun tuottaja määrittää yksityiskohtaiset liikennöintiaikataulut.

### **Vastuunjako lauttaliikenteessä ja -paikoilla**

Vastuujakomatriisissa esitetään rajapinnat lauttaliikenteessä ja -paikoilla lauttaliikennepalvelun tuottajan, hoidon alueurakoitsijan sekä tiepiirin erikseen ohjelmoimien rakennushankkeiden välillä.

### 3 TILANNE MUISSA POHJOISMAISSA JA AHVENAN-MAALLA

#### 3.1 Ruotsi

Ruotsissa yleisen tieverkoston lauttaliikenteen järjestämisestä vastaa sikkäläinen tielaitos Vägverket ja lauttaliikenteen hoitaa sen lauttavarustamo Färjerederiet. Tielaitoksella on seitsemän aluetta: Region Norr, Region Mitt, Region Väst, Region Mälardalen, Region Stockholm, Region Sydöst ja Region Skåne. Kukin alue tekee erikseen sopimukset lauttavarustamon kanssa oman alueensa lauttapaikkojen liikenteen hoitamisesta eli tilaajia ja sopimuksia on seitsemän. Sopimusajat voivat olla eri pituisia eri alueilla, esimerkiksi Region Väst on tehnyt yhden vuoden sopimuksia, kun taas Region Stockholm viiden vuoden sopimuksia.

Vägverket Färjerederiet hoitaa 36 lauttavälin liikenteen tielaitoksen alueiden toimeksiannosta ja yhden maksullisen lauttavälin liikenteen Ekerön kunnan<sup>1</sup> toimeksiannosta. Alueet vastaavat aikatauluista ja huolehtivat viranomais-tehtävistä. Tielaitoksen lauttavarustamon operatiivisella osastolla on ylin vastuu näistä lauttaväleistä. Kaikkiaan Ruotsissa on 49 lauttareittiä.

Yleisten teiden lauttaväleistä 21 liikennöidään vapaasti kulkevilla tai vaijeriohjatulla lautoilla ja 16 liikennöidään vaijerivetoisilla losseilla. Yhteensä Färjerederietillä on 62 lauttaa, joista suurimman kapasiteetti on 80 henkilöautoa ja pienimmän 4. Färjerederietin 37 lauttavälillä kuljetetaan vuodessa 28 miljoonaa matkustajaa ja 11 miljoonaa ajoneuvoa. Lauttavälien operatiivinen hoito on jaettu kahteen osastoon siten, että vapaasti kulkevilla lautoilla ja vaijerilosseilla on kummallakin omansa: operativ drift fri ja operativ drift lin. Färjerederiet omistaa lautat, lauttapaikat ja niillä olevat taukotuvat. Se huolehtii myös 8 jäätiestä, jotka olosuhteiden salliessa avataan liikenteelle.

Tielaitoksen alueiden lauttavarustamon kanssa tekemissä sopimuksissa mainitaan kaikki lauttaliikenteen hoidon kannalta tärkeät yksityiskohdat. Näitä ovat mm. varustamon vastuualueeseen kuuluvat asiat (lautat, lauttapaikat, lauttapaikkojen taukotuvat, tarvittava miehistö, varalautat), liikennöinnin tahtuminen hyväksytyjen aikataulujen mukaisesti, liikennöinnin keskeyttämisen aiheuttavat tekijät (myrsky, kova merenkäynti, jääesteet, meripelastustehtävät, vaarallinen lasti) ja korvaussakko, joka lankeaa, jos liikenne keskeytyy muista kuin em. syistä. Sopimuksissa mainitaan myös kattohinnot, voittoprosentit, sopimusajat sekä laskutusasiat. Lisäksi sopimuksissa on omat kohdat mm. laadunvarmistukselle, ympäristönäkökohdille, liikenneturvallisuudelle ja asiakastyytyväisyydelle.

Lauttavarustamo laatii seurantaraportin, jossa kirjataan mahdolliset poikkeamat alkuperäisestä sopimuksesta. Jos poikkeamia ei ole ollut, mainitaan se raportissa.

---

<sup>1</sup> Ekeröledenin lauttaväli on Ekerön kunnan hallinnassa. Kunta ostaa lauttaliikennepalvelun Färjerederietiltä. Lauttaväli on maksullinen toisin kuin muut Färjerederietin hoitamat lauttavälit.

Tielaitos ostaa lauttaliikennepalvelut suoraan tuottajalta eli Färjerederietiltä. Tilaaja- ja tuottajaosapuoli kuuluvat samaan konserniin, mutta ovat organisaation sisällä erillään toisistaan. Lauttaliikennepalvelujen kilpailuttamista yritettiin Ruotsissa 1990-luvun alussa tuloksetta: lauttaliikenteestä kiinnostuneita ei löytynyt.

Tulevaisuudennäkymät eivät ole Ruotsissa täysin selkeät, mutta mitään merkkejä yhtiöittämisestä ei ole näköpiirissä. Tilanne on tällä hetkellä vakaa, joitakin toimintoja voitaisiin mahdollisesti hankkia ostopalveluina.

Färjerederiet suunnittelee toimintansa laajentamista Ruotsin pääkaupunkiseudulla niin, että se tarjoaa maksullisia lauttayhteyksiä Tukholman ympäristössä helpottaakseen ruuhkautuneiden teiden liikennettä. Marraskuun 2003 lopussa alkaa koeliikenne Nackan ja Lidingön kuntien välillä<sup>2</sup>.

Ruotsissa on Suomen tavoin ongelmana lauttojen suuri uudisrakennustarve. Useimmat Färjerederietin lautat on rakennettu vuosien 1968 ja 1980 välillä. Uudisrakennustarve olisi seuraavien kymmenen vuoden aikana yhdestä kahteen lauttaan vuodessa. Lokakuussa 2003 Färjerederiet vastaanotti uuden lautan Uudenkaupungin työveneeltä ja sen sisäalus valmistuu vuoden 2004 maaliskuussa. Varustamolla on optio kahdesta samanlaisesta lautasta. Sama telakka rakentaa parhaillaan myös yhtä vaijerilauttaa Ruotsiin ja suunnitteilla on lisäksi yhden uuden lossin rakentaminen ja yhden uudelleenrakentaminen.

### 3.2 Norja

Norjassa vastuu lauttaliikenteen järjestämisestä riippuu siitä, minkä tyyppisen tien jatkeena lauttayhteys toimii. Valtio vastaa valtatielauttojen liikenteestä ja kunnat maantielauttojen liikenteestä. Norjan tielaitoksella, Statens vegvesenillä, on viisi aluetta: Region øst, Region sør, Region vest, Region midt ja Region nord.

Statens vegvesen vastaa valtateiden lauttojen käytöstä ja hallinnosta. Lauttayhteyksien liikennettä säädellään ammattimaisista kuljetuksista annetulla lailla. Lautat ovat kotimaan reittiliikenteen matkustaja-aluksia koskevan lainsäädännön alaisia.

Norjassa on 95 valtatieason lauttayhteyttä, joita liikennöidään 151 lautalla. Näiden lauttojen keski-ikä on 20 vuotta. Lauttayhteyksien liikenteen hoitavat lauttayhtiöt (ferjeselskaper), jotka omistavat alukset. Vuonna 2002 lauttaliikenteen hoiti 19 lauttayhtiötä tielaitoksen, Statens vegvesenin, kanssa tehtyjen sopimusten mukaisesti.

Statens vegvesen hyväksyy tarjoukset reiteistä, lauttojen sijoittamisen ja lauttainvestoinnit sekä ostaa lauttapalvelut. Lauttayhtiöt vastaavat päivittäisestä liikenteen hoitamisesta ja tekevät ehdotukset vegvesenille tarjouksista, reittimuutoksista ja lauttojen sijoittamisista.

---

<sup>2</sup> Lähde: Svensk Sjöfartstidning 21/2003



Palvelutavoitteessa ja liikennestandardissa otetaan huomioon vuorotiheydet, lähtöajat, liikennöintiäika, maksimi odotusaika ja odottamaan jäävien autojen määrä. Norjassa lauttoja on suhteellisen helppo siirtää lauttapaikalta toiselle tarpeen mukaan, esimerkiksi vuodenaikojen mukaan.

Lauttaliikennepalvelujen osto tapahtuu yksi- tai monivuotisten raamitukisopimusten perusteella tai vaihtoehtoisesti 5 - 8 vuoden tarjousten perusteella. Raamitukisopimuksissa sovitaan neuvotteluissa lauttaliikennepalvelujen ostosta ja liikenteelle annettavasta tuesta. Tarjouskilpailumenettely perustuu aiemmin mainittuun ammattikuljetuksia koskevaan lakiin sekä poliittisiin tavoitteisiin kilpailuttamisesta.

Statens vegvesen valmistelee parhaillaan viiden lauttayhteyden kilpailuttamista tarjouskilpailun perusteella. Ensimmäisessä vaiheessa yhteyksiä nyt liikennöivät lauttayhtiöt ovat saaneet varautumisilmoituksen yhteyksien kilpailuttamisesta. Seuraavassa vaiheessa julistetaan avoin tarjouskilpailu koko ETA-alueella. Sopimuskaudet ovat vähintään viiden vuoden pituisia, mutta ne voivat vaihdella eri lauttayhteyksillä. Tarjouskilpailumenettely korvaa aiemman neuvottelusopimuskäytännön.

Ensimmäiset viisi tarjouskilpailun alaista lauttayhteyttä ovat:

- Finnmark: Rv 882 Øksfjord - Hasvik (1.7.2005 alkaen)
- Nordland: Rv 17 Nesna - Levang (1.8.2005 alkaen)
- Møre ja Romsdal: Rv 659 ja 668 Brattvåg - Dryna - Fjørtoft - Myklebust (1.1.2006 alkaen) sekä E 39 Volda - Folkestad (1.7.2005)
- Sogn ja Fjordane: Rv 5 Mannheller - Fodnes (1.1.2005 alkaen)

Kaksi em. yhteyksistä, Mannheller - Fodnes ja Nesna - Levang, ovat jo olleet mukana tarjouskilpailukokeilussa ja kilpailutetaan nyt uudelleen. Muut kolme ovat uusia kilpailuttamiskohteita.

Statens vegvesen on esityksessään kansalliseksi kuljetussuunnitelmaksi vuosiksi 2006 - 2015 ehdottanut, että huomattava osa lähes 100:sta Norjan valtateiden lauttayhteyksistä kilpailutettaisiin ennen vuotta 2015.

### 3.3 Tanska

Tanskan sisäisestä lauttaliikenteestä vastaavat maakunnat (amter). Päivittäisen liikennöinnin hoitamisesta vastaavat lauttayhtiöt (færgeselskaber). Lautat ovat yhtiöiden omistamia, mutta useimmat yhtiöt puolestaan ovat valtion, maakuntien tai kuntien omistamia.

Småøernes Færgeselskaber on noin 32 Tanskan sisäistä lauttaliikennettä harjoittavan lauttayhtiön muodostama yhdistys, joka mm. ylläpitää Internet-portaalia, josta on linkki kaikkien lauttayhteyksien liikennöitsijöihin ja aikatauluihin.

Euroopan unionin komissio on huomauttanut Tanskaa siitä, että Tanskan lait eivät ole EU-lakien mukaisia valtion tai paikallisten viranomaisten tukemien lauttaliikennepalveluiden kilpailuttamisessa. Siksi lakeja muutettiin ja lautat kilpailutettiin. Se ei kuitenkaan osoittautunut erityiseksi menestykseksi: uusia

operaattoreita ei ilmaantunut ja kustannustaso uusissa sopimuksissa pysyi joko ennallaan tai nousi hieman aikaisempiin verrattuna.

Tanskassa tehtiin ehdotus laista, jonka pääperiaatteet ovat seuraavat: julkisten tahojen omistamat lautat kilpailutettaisiin, uusien operaattorien ei tarvitsisi välttämättä valita kilpailutettavalla reitillä ennestään liikennöiviä lautoja tai palkata samaa henkilökuntaa, sopimusaika olisi 5 vuotta ja riippumaton taho valitsisi liikenteenharjoittajan ehdokkaiden joukosta.

Lakiehdotuksessa on monia ongelmakohtia, mm. se, että 5 vuotta on lyhyt aika, kun kyseessä on lauttainvestointi. Nykyiset lautat on usein hankittu julkisilla varoilla ja sovitettu tietylle lauttavälille. Lauttojen myynti eteenpäin ei välttämättä olisi helppoa. Lisäksi työttömyys saarilla nousisi, jos paikallisia työntekijöitä ei enää palkattaisi lautoille. Oppositio vastusti lakiehdotusta ja siksi Tanskassa nyt selvitetään, kuinka vastaavat asiat on hoidettu muissa EU-maissa.

Liikenteen Bornholmin saarelle hoitaa saksalais-tanskalainen Scandlines-varustamo.

### 3.4 Ahvenanmaa

Ahvenanmaan maakunnan lauttaliikenteestä vastaa maakuntahallituksen liikenneosasto. Sen meriliikenneyksikkö, joka on itsenäinen tulossyksikkö, vastaa vapaasti kulkevista lautoista. Vaijerilossit kuuluvat tienhoitoyksikön vastuulle.

Vapaasti kulkevia lautoja on käytössä 10 kappaletta, joista 8 on maakuntahallituksen omaa kalustoa ja 2 yksityisen yrityksen omistamaa. Maakuntahallitus ostaa näiden kahden lautan liikenteen ostopalveluna ns. kokonaisyrittäjyyisperiaatteella (totalentreprenad). Vaijerilosseja on 6 kappaletta, joista yhden liikenteen hoitaa yksityinen yrittäjä (driftsentreprenad-sopimus).

Maakuntahallitus soveltaa lauttaliikenteeseen kahta kilpailuttamismallia. Ensimmäisessä (driftsentreprenad) kilpailutetaan pelkkä lautan liikenteen hoito eli maakuntahallitus vuokraa omistamansa aluksen liikennöitsijälle. Sopimusaika on 3 vuotta. Toisessa mallissa (totalentreprenad) kilpailutetaan koko liikenne. Sopimuksen saava yrittäjä hoitaa liikenteen omalla aluksellaan 5 vuoden sopimusajan.

Maakuntahallituksen kilpailuttamisesta antamien yleisten toimintaohjeiden mukaan kilpailuttaminen ei saa vaikuttaa jo palkattuun henkilöstöön: ei lomautuksia eikä irtisanomisia. Ensisijassa pitää valita saaristoyrittäjiä ja käytännössä vain ahvenanmaalaiset yrittäjät tulevat kysymykseen, sillä ulkopuolisilta yrittäjiltä vaaditaan elinkeinon harjoittamislupa Ahvenanmaalla ja ruotsin kieli käyttökielenä. Kilpailuttaminen koskee vain ns. syöttölinjoja eli pienillä lautoilla liikennöitäviä lauttavälejä.

Ahvenanmaalla saatujen kokemusten perusteella kokonaiskilpailuttaminen on parempi vaihtoehto kuin pelkän liikenteen hoidon kilpailuttaminen. Grisslan-lautta oli vuokrattuna useamman 3-vuotiskauden driftsentreprenad-periaatteella. Vuoden 2003 toukokuussa päättyneen sopimuskauden jälkeen



lautan liikenteen on hoitanut jälleen maakuntahallituksen meriliikenneyksikkö. Maakuntahallituksen mukaan sopimusaikana ilmeni, ettei lautta huollettu asianmukaisella tavalla. Muun muassa kuluneita osia ei vaihdettu uusiin, vaan korjattiin tilapäisesti. Tulkintaongelmia ilmeni: lauttaliikennepalvelun tilaajan ja yrittäjän mielipiteet esimerkiksi normaalista kulumisesta eivät käyneet yksiin. Maakuntahallituksessa on tehty taloudellinen vertailu driftsentreprenad-sopimuksella ja omin voimin hoidetun liikennöinnin välillä. Sen perusteella pelkän liikenteen hoidon kilpailuttamisen mallia ei suositella muualla käytettäväksi.<sup>3</sup>

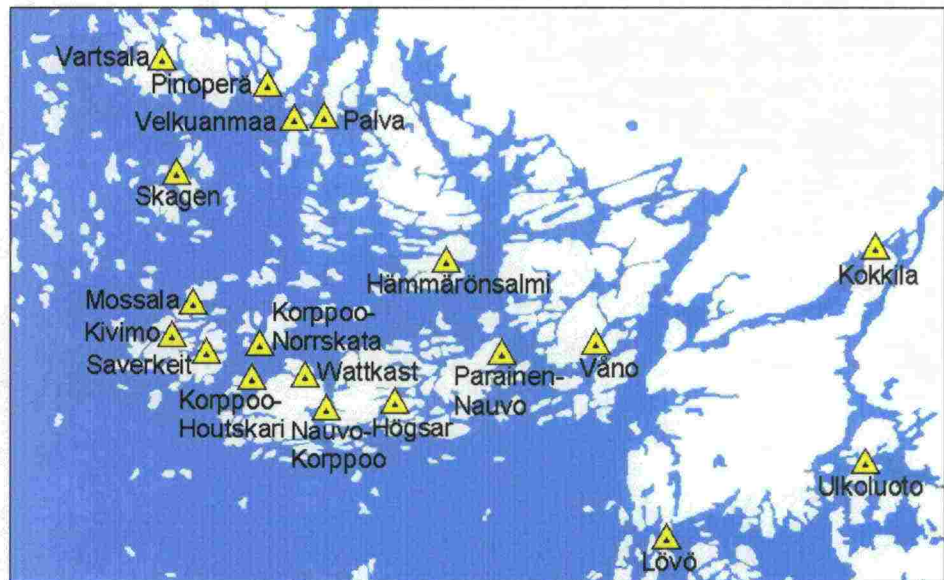
---

<sup>3</sup> Göran Holmberg Naantalin lauttaliikenneseminaarissa 23.9.2003

## 4 LAUTTALIIKENTEEEN KILPAILUTTAMINEN

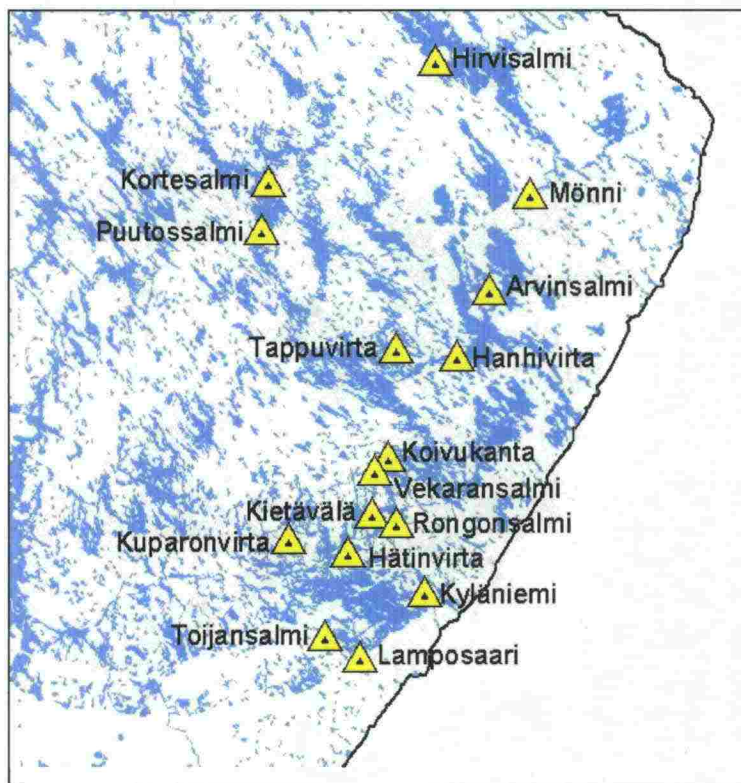
### 4.1 Kilpailuttamismallit

Lautta-aluksilla ja losseilla tehdään Suomessa vuosittain arviolta 9 miljoonaa matkaa. Lautoilla liikennöidään eniten Turun saaristossa (kartta 1) ja Itä-Suomen sisävesialueilla (kartta 2). Myös rannikolla ja Pohjois-Suomessa on lauttapaikkoja (kartta 3). Lauttapaikkoja on tällä hetkellä 44, joista suurin osa on lossipaikkoja. Vuonna 2005 lauttapaikkoja on arvioitu olevan 40, joista lossipaikkoja on 35 ja lautta-aluspaikkoja 5. Lähes puolet lauttapaikoista on sellaisia, joilla kalusto olisi uusittava jo ennen vuotta 2010, koska nykyinen lauttaliikenteen hoidossa käytetty kalusto on hankittu pääasiassa 1960- ja 1970-luvuilla ja on vanhentunutta. Monilla lauttapaikoilla on myös 44 tonnin painorajotus. Kilpailuttamisen aloituskohteina voivat olla lauttapaikat, joilla kalusto on vanhenemassa ja kaluston uusinvestoinnit ovat siten ajankohtaisia.

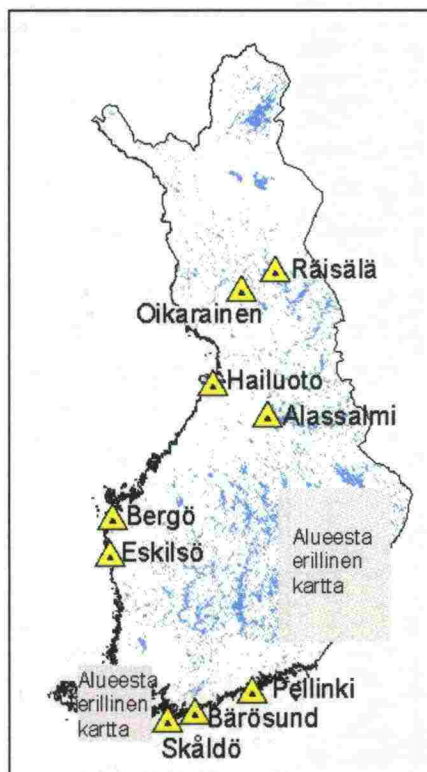


**Kartta 1.** Lauttapaikat Turun saaristossa





**Kartta 2.** Lauttapaikat Itä-Suomessa



**Kartta 3.** Lauttapaikat muualla Suomessa

Lauttaliikennepalvelujen hankinnan kehittämisselvityksessä (2003) tarkasteltiin lauttaliikenteen eri kilpailuttamisvaihtoehtoja. Lauttaliikenteen kilpailuttamiseen näyttää soveltuvan parhaiten kaksi eri kilpailuttamismallia. Ensimmäisessä vaihtoehdossa lauttapaikoilla kilpailutetaan lauttaliikennöinti ja toisessa vaihtoehdossa lauttaliikennöinti kiinteän yhteyden optiolla. Kiinteän yhteyden mahdollisuutta voidaan ajatella lauttapaikoille, jossa siltaa tai tunnelia pidetään yhteiskuntataloudellisesti kannattavana ja hyväksyttävänä vaihtoehtona. Osa lauttapaikoista on mahdollista hoitaa joko kiinteänä yhteytenä tai lauttaliikennepalveluna.

### **Lauttaliikenteen kilpailuttaminen pitkäaikaisin sopimuksin**

Lauttaliikenteen kilpailuttaminen pitkäaikaisin sopimuksin soveltuu yhteysväleille, joissa silta ei ole sopimuskaudella ajankohtainen vaihtoehto. Tällaisia lauttapaikkoja, joille ei ole laadittu siltasuunnitelmaa tai suunnitelma ei sisälly piirien ohjelmiin, on kaikkiaan 26. Näistä 16:ssa kohteessa kalusto alkaa olla elinkaarensa lopussa kymmenen vuoden kuluessa, mikäli lossien käyttöä oletetaan olevan 40 vuotta. Pysyviksi lauttayhteyksiksi jäävistä maantieteellisesti riittävän lähellä toisiaan sijaitsevista lauttapaikoista voidaan muodosta pitkäaikainen palvelusopimus. Sopiva lauttayhteysmäärä voi olla esimerkiksi 3 - 5 lauttapaikan kokonaisuus. Turun saaristossa kaikki lauttapaikat sijaitsevat maantieteellisesti suhteellisen lähellä toisiaan, Sisä-Suomessa toimivan kokonaisuuden muodostaa 7 - 8 lauttapaikan kokonaisuus. Sopivan lauttapaikkojen muodostaman kokonaisuuden määrittelee maantieteellisen sijainnin lisäksi varakaluston hyödynnettävyys eri lauttapaikoilla.

Valituilla lauttapaikoilla tai lauttapaikkakokonaisuuksilla kilpailutetaan lauttaliikennöinti siten, että palvelun tilaajalla ei ole kalustoa luovutettavana palvelun tarjoajalle. Tarjouskilpailuun osallistuvan on siis huolehdittava myös kaluston hankinnasta. Liikenteen hoidosta solmitaan useampivuotiset palvelusopimukset. Sopimusajan tulee olla tarpeeksi pitkä, jotta lauttaliikennepalvelun tuottajalla on mahdollisuus kehittää toimintaansa pitkäjänteisesti. Toimivat lauttaliikennemarkkinat edellyttävät kaluston omistajien lisäämistä, riittävän pitkiä sopimusaikoja investointien kattamiseksi sekä riskien jakoa palvelun tuottajan ja tilaajan välillä.

Turun saaristossa on yhdeksän lauttapaikkaa, joille ei ole tehty kiinteän yhteyden suunnitelmaa. Näköpiirissä ei ole, että näille lauttapaikoille rakennettaisiin kiinteää yhteyttä. Nämä lauttapaikat ovat Kokkila, Korppoo - Houtskari, Korppoo - Norrskata, Nauvo - Korppoo, Palva, Skagen, Vartsala, Velkuanmaa ja Våno. Sisä-Suomessa kiinteän yhteyden suunnitelmaa ei ole tehty Alassalmen, Koivukannan, Kuparönvirran, Lamposaaren, Räisälän, Rongonsalmen ja Vekarasalmen lauttapaikoille. Rannikolla kiinteän yhteyden suunnitelmaa ei ole tehty Bergön lauttapaikalle. Näillä lauttapaikoilla liikennöidään tulevaisuudessakin lautoilla.

### **Lauttaliikenteen kilpailuttaminen kiinteän yhteyden optiolla**

Lauttavälin korvaaminen kiinteällä yhteydellä parantaa alueen tieliikenneyhteyksiä. Kuitenkaan kaikkia lauttavälejä ei pystytä korvaamaan kiinteillä yhteyksillä. Useissa kohteissa lautan korvaaminen esimerkiksi sillalla on kan-



nattavaa, koska silloitushankkeiden vaikutuksesta lauttaliikenteen hoidon kustannukset vähenevät samalla kun asiakkaiden liikkumismahdollisuudet paranevat. Kiinteä yhteys on useasti liikennetaloudellisesti kannattavampi kuin lauttayhteys. Kiinteän yhteyden toteuttamisen kautta saatavat käyttö- ja ajokustannussäästöt kattavat ajan mittaan sen vaatimat investointikustannukset. Kiinteiden yhteyksien rakentamissuunnitelmat eivät kuitenkaan saa varauksetonta kannatusta, koska näiden rakentaminen lisää muun muassa autoliikennettä saaristoon, kuormittaa luontoa, katkaisee purjehdus- ja laivaväyliä sekä vaikuttaa maisemiin. Myös matkailijat pitävät usein enemmän losseilla ja lautoilla liikkumisesta kuin silloista.

Kiinteän yhteyden rakentamisen vaihtoehto tarkoittaa normaalimittaisten lauttavälien muodostaman kokonaisuuden tai suurten lauttavälien kilpailuttamista pitkäaikaisin sopimuksin siten, että urakoitsijalle tarjotaan vaihtoehtoisesti mahdollisuus rakentaa lauttapaikalle kiinteä yhteys. Yksityinen urakoitsija voi sopimuskauden aikana toteuttaa kiinteän yhteyden lauttapaikalle tai jatkaa lauttaliikennettä joko omalla tai vuokraamallaan kalustolla. Jos kiinteää yhteyttä ei ole rakennettu, sopimuskauden päätyttyä järjestetään uusi kilpailu. Tämänkaltaisen hankintamenettely vastaa tieinvestointeihin sovellettavaa elinkaarimallia. Lauttapaikalla toimivalla yrityksellä on mahdollisuus rakentaa kiinteä yhteys sellaisille lauttaväleille, joissa se on katsottu yhteiskuntataloudellisesti kannattavaksi. Kohteiden valinnan perusteena käytetään liikennetaloudellista tarkastelua ja ympäristövaikutusten arviointia.

Suomessa on tehty kiinteän yhteyden suunnitelmat usealle lauttapaikalle ja tiepiirit ovat laatineet ehdotukset rakentamisen aloittamisajankohdista. Suurista lauttaväleistä kolmelle on harkittu kiinteän yhteyden rakentamista. Usean lauttapaikan palvelusopimuksessa silloittamisjärjestykselle voidaan antaa sopimushintaan vaikuttava preferenssijärjestys. Siltoja voidaan rakentaa yhteysväleittäin esimerkiksi mantereelta saaristoon päin silta kerrallaan. Tarjousten arvioinnissa otetaan huomioon elinkaarikustannukset ja tien käyttäjälle sekä ympäristölle koituvat yhteiskuntataloudelliset vaikutukset.

Suomessa oli vuoden 2003 lopussa 24 lauttapaikkaa, joihin on tehty kiinteän yhteyden suunnitelmat. Turun saaristossa tällaisia lauttapaikkoja on 9. Wattkastin sillan rakentaminen aloitettiin heinäkuussa 2003 ja se valmistuu syyskuussa 2004. Rakentamisesta on päätetty Pinoperässä ja Ulkoluodossa, joissa rakentamisen piti alun perin alkaa vuonna 2004, mutta siltoja päästään rakentamaan aikaisintaan vuonna 2005 rahoituspäätösten vuoksi. Turun tiepiiri on esittänyt myös Kivimon sillan rakentamisen aloittamista. Parainen - Nauvo -väli on erikseen päätettävä investointi. Vaihtoehtona on sillan tai tunnelin rakentamisen lisäksi myös nykyisen lauttaliikenteen kehittäminen.

Sisä-Suomessa kiinteän yhteyden suunnitelma on tehty 11 lauttapaikalle. Mönnin ja Toijansalmen lauttapaikoille on päätetty rakentaa silta. Toijansalmen lauttapaikalla rakentaminen on aloitettu vuoden 2003 lokakuussa ja työ valmistuu vuoden 2004 loppuun mennessä. Vuonna 2004 aloitettavaksi kaavailtu Mönnin lossin korvaaminen sillalla Kontiolahdella siirtyy ainakin vuodelle eteenpäin rahoituksellisista syistä. Piirien esitykset rakentamisesta on tehty Arvinsalmen, Hanhivirran, Hätinvirran, Hirvisalmen, Kyläniemen ja Oikaraisen lauttapaikoilla. Yleissuunnitelma on olemassa myös Kietävälässä, Kortessalmella ja Tappuvirralla. Puutossalmi on kehittämishanke.



Meri-Suomessa on 4 lauttapaikkaa, joilla on olemassa yleissuunnitelma kiinteästä yhteydestä. Nämä lauttapaikat ovat Skåldö, Bärösund, Eskilsö ja Pellinki. Skåldön lauttapaikalla on piirin esitys kiinteän yhteyden rakentamisesta. Muilla lauttapaikoilla suunnitelma on olemassa, mutta ne eivät sisälly ohjelmiin. Oulunsalo - Hailuoto on erikseen päätettävä investointi. Urakamuodon valinta edellyttää selkeää kannanottoa siihen, onko kiinteän yhteyden vaihtoehto mahdollinen.

## 4.2 Kilpailuttamiskyselyn rakenne ja toteuttaminen

Yritysten mahdollinen kiinnostus yleisten teiden lauttaliikenteen kilpailuttamiseen päätettiin selvittää yrityksille suunnatulla postikyselyllä. Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksessa laadittiin erityisesti tätä selvitystä varten räätälöidyt kyselylomakkeet erikseen vesiliikennettä harjoittaville yrityksille ja niihin verrattaville tahoille sekä maa- ja vesirakennusalan yrityksille. Osa kysymyksistä oli yhteisiä, mutta kummassakin lomakkeessa oli joitakin kohderyhmän perusteella spesifioituja kysymyksiä. Vesiliikennetoimijoille tehty lomake käännettiin myös ruotsiksi, koska monet kyseisistä yrityksistä toimivat ruotsinkielisillä alueilla. Kyselyssä käytetyt lomakkeet ovat tämän raportin liitteenä.

Lomakkeiden alussa kysyttiin yritysten perustiedot, joihin kuuluvat yhteystietojen lisäksi yrityksen toimiala, ydinosaaminen ja henkilöstön määrä. Varsinaiset lauttaliikenteen kilpailuttamista koskevat kysymykset alkoivat tiedustelulla yrityksen aikomuksista tai halukkuudesta laajentaa toimintaansa nykyisellä toimialalla tai sen ulkopuolelle, aikaisemmasta yhteistyöstä Tiehallinnon kanssa ja tietoisuudesta lauttaliikenteen kilpailuttamisaikeista ennen tätä kyselyä.

Seuraavaksi selvitettiin, kuinka paljon yritykset ovat kiinnostuneita lauttaliikenteen eri kilpailuttamisvaihtoehdoista. Vesiliikennetoimijoilta kysyttiin lauttaliikenteen hoitamisesta pitkäaikaisella sopimuksella ja kiinteän yhteyden rakentamisen aikana. Rakennusalan yrityksiltä kysyttiin kiinnostusta kiinteän yhteyden rakentamiseen ja lauttaliikenteen hoitoon rakentamisen aikana joko itse tai ostamalla alihankintapalveluna joltakin muulta toimijalta sekä kiinnostusta pelkän kiinteän yhteyden rakentamiseen ilman vastuuta lauttaliikenteen hoidosta. Molemmilta kohderyhmiltä pyydettiin lisäksi mielipidettä parhaasta sopimuskauden pituudesta.

Yrityksiltä kysyttiin myös, ovatko ne kiinnostuneita osallistumaan tarjouskilpailuun yksin vai yhdessä muiden yritysten kanssa sekä ovatko ne kiinnostuneet lauttapaikkojen yhdistelmästä vai yksittäisistä lauttapaikoista.

Vesiliikennetoimijoilta kysyttiin yrityksen valmiudesta hankkia liikenteessä tarvittava kalusto ja näkemyksiä liikennöinnin vaatimista alkuinvestoinneista. Kummaltakin kohderyhmältä tiedusteltiin näkemyksiä lauttaliikenteessä tarvittavan henkilöstön saatavuudesta, mahdollisista riskeistä, muista mahdollisista toimijoista. Rakennusalan yrityksiltä kysyttiin lisäksi sitä, minkälaisissa kiinteän yhteyden rakentamisprojekteissa ne ovat olleet mukana ja kuinka suurista urakoista ne ovat kiinnostuneita. Molemmilta kohderyhmiltä kysyttiin vielä sitä, että jos yritys ei nyt ole kiinnostunut osallistumaan kilpailuttami-



seen, niin millä edellytyksillä kiinnostusta saattaisi syntyä. Lopuksi annettiin mahdollisuus yleisiin kommentteihin lauttaliikenteen kilpailuttamisesta.

Osaan kysymyksistä oli annettu valmiit vastausvaihtoehdot, joista piti rastittaa parhaiten sopiva. Näissäkin kysymyksissä oli mahdollisuus halutessa tarkentaa vastausta sanallisesti. Loput kysymyksistä olivat avoimia eli vastaus oli mahdollista kirjoittaa omin sanoin. Kysymyksiä oli yhteensä kohderyhmästä riippuen joko 13 tai 14.

Kyselylomakkeet lähetettiin postitse yrityksille pääosin viikolla 41/2003. Vesiliikennettä harjoittaville toimijoille tarkoitettu lomake lähetettiin 144 vastaanottajalle ja maa- ja vesirakennusalan toimijoille tarkoitettu lomake 38 vastaanottajalle. Yhteensä kysely lähetettiin siis 182 yritykselle tai vastaavalle taholle. Etenkin vesiliikennetoimijoiden valinnassa pyrittiin huomioimaan mahdollisimman hyvin alueellinen kattavuus: kyselyn kohderyhmässä oli yrityksiä lähes kaikilta niiltä alueilta, joilla on lauttaliikennettä.

Vastausaikaa annettiin aluksi pari viikkoa, jonka jälkeen lähetettiin ystävällinen palautuspyyntö vielä erikseen niille yrityksille, jotka eivät olleet lomaketta palauttaneet lokakuun loppuun mennessä. Kyselylomakkeen mukana postitettiin saatekirje, lauttaliikenteen kilpailuttamisesta tehty esite ja lomakkeen palautusta varten palautuskuori, jonka postimaksu oli valmiiksi maksettu.

Kyselyn palautti marraskuun 2003 loppuun mennessä 57 yritystä, joten vastausprosentiksi muodostui 31. Vesiliikennetoimijoista lomakkeen palautti tai muuten vastauksen antoi 46 (32 %) ja maa- ja vesirakennusalan yrityksistä 11 (29 %)<sup>4</sup>.

Kyselyn vastaanottajat valittiin niin, että vesiliikennetoimijoista mukaan otettiin erityisesti pienehköt varustamot ja pienimuotoista vesiliikennettä, esimerkiksi turistiliikennettä kesäaikaan tai hinaustoimintaa harjoittavat yritykset. Muuta ennakkokarsintaa ei tehty, koska tarkoitus oli, että kysely tavoittaisi mahdollisimman laajan vastaanottajajoukon, jolla olisi edes jonkinlaiset edellytykset olla kiinnostunut lauttaliikenteen harjoittamisesta.

Maa- ja vesirakennuspuolella kohderyhmään otettiin tietyn vähimmäiskoon ylittävät Tiehallinnon käyttämät siltaurakoitsijat. Lisäksi tätä kohderyhmää täydennettiin Suomen Maarakentajien Keskusliiton Turun piirin kautta saaduilla potentiaalisilla alueellisilla toimijoilla.

Etenkin vesiliikennetoimijoille osoitetun kyselyn jakelussa pyrittiin huomioimaan erityisesti alueellinen kattavuus, jotta kysely tavoittaisi mahdollisuuksien mukaan kaikkien lauttapaikkojen lähialueilla toimivat alan yritykset.

---

<sup>4</sup> YIT Rakennus Oy palautti vesiliikennetoimijoille tarkoitettua lomakkeen, joten sen vastaus on käsitelty vesiliikennetoimijoiden joukossa, vaikka yritys kuuluukin maa- ja vesirakennusalan yrityksiin.

#### 4.2.1 Vesiliikennetoimijat

Kyselyyn vastanneista 46 vesiliikennetoimijasta 24 eli hieman yli puolet (52 %) ilmoitti, että yrityksellä on aikomuksia tai halukkuutta laajentaa toimintaansa joko nykyisellä toimialalla tai sen ulkopuolelle. Useimmat näistä pyrkivät laajentamaan toimintaansa omalla toimialallaan esimerkiksi hankkimalla lisäaluksia, uusia linjoja tai yksinkertaisesti lisäämällä kuljetusmääriään. Yksi yritys nimesi lauttaliikenteen suoraan tällaiseksi laajennuskohteeksi, ja muutamalla sen voidaan katsoa sisältyvän markkinoiden laajentamisyhtymisiin. Vajaa puolet vastaajista (43 %) ei aio laajentaa toimintaansa. Luonnollisesti ne, jotka ovat kiinnostuneet lauttaliikenteen kilpailuttamisesta, ovat myös halukkaita laajentamaan toimintaansa.

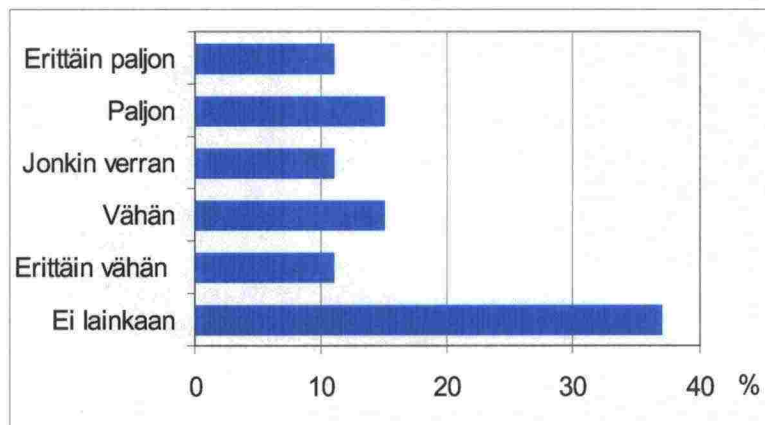
Vastaajista 10 (22 %) on tehnyt Tiehallinnon kanssa aiemmin jonkinlaista yhteistyötä. Eniten yhteistyötä on tehnyt lauttaliikenteen hoidosta nyt vastaava Tieliikelaitoksen lauttavarustamo. Muutama yritys on suorittanut lossien hinausta, yksi kuljettanut tiesepeliä laivallaan ja pari tehnyt korjaus- ja huoltotöitä losseille. Pari yritystä on osallistunut sillanrakennusprojekteihin ja yksi lauttojen rakennukseen. Parissa vastauksessa viitattiin Merenkululaitokseen yhteistyötahona. Selvä enemmistö (67 %) ei ole aiemmin tehnyt yhteistyötä Tiehallinnon kanssa. Yksiselitteistä korrelaatiota aiemman yhteistyön ja kilpailuttamisesta kiinnostumisen välillä ei tämän kyselyn perusteella ole havaittavissa.

Yleisen mielenkiinnon vuoksi kysymyslomakkeessa kysyttiin, oltiinko yrityksissä tietoisia Tiehallinnon suunnitelmista kilpailuttaa yleisten teiden lauttaliikenne. Hieman yli puolet eli 53 prosenttia kysymykseen vastanneista oli kuullut aiheesta jo ennen tätä kyselyä ja sen mukana lähetettyä esitettä. Yleisin tietolähde oli ollut media. Merenkululaitoksen kautta tieto oli kulkenut muutamalle vastaajalle ja jotkut olivat kuulleet siitä kollegoiltaan. Myös Turun tiepiiri mainittiin yhdessä vastauksessa. Vajaa puolet, 47 prosenttia, vastaajista ei ollut ennestään tietoisia kilpailuttamisaikeista.

#### Lauttaliikenteen kilpailuttamisen kiinnostavuus

Kyselyyn vastanneista 46 yrityksestä tai toimijasta lauttaliikenteen kilpailuttaminen ja erityisesti lauttaliikenteen hoito pitkäaikaisella sopimuksella kiinnostaa erittäin paljon viittä vastaajaa ja paljon seitsemää vastaajaa. Yhteensä nämä ryhmät edustavat runsasta neljäsosaa kaikista vastaajista. Jonkin verran kiinnostuneita on joukossa viisi. Vähän tai erittäin vähän kiinnostusta on 12:lla vastaajalla. Sellaisia, jotka eivät ole lainkaan kiinnostuneita, on 17 eli 37 prosenttia vastaajista. (Kuva 4.1.)





**Kuva 4.1.** Kuinka paljon yrityksenne on kiinnostunut lauttaliikenteen hoidosta pitkäaikaisella sopimuksella? Vesiliikennetoimijoiden vastausten suhteellinen jakautuma

Alueellisesti tarkasteltuna erittäin paljon tai paljon kiinnostuneita yrityksiä löytyi eri puolilta maata. Näistä yhteensä 12 toimijasta 5 on kotoisin Turun seudulta ja loppujen kotipaikat ovat Eurajoki, Helsinki, Kotka, Maarianhamina, Mikkeli, Pattijoki ja Savonlinna.

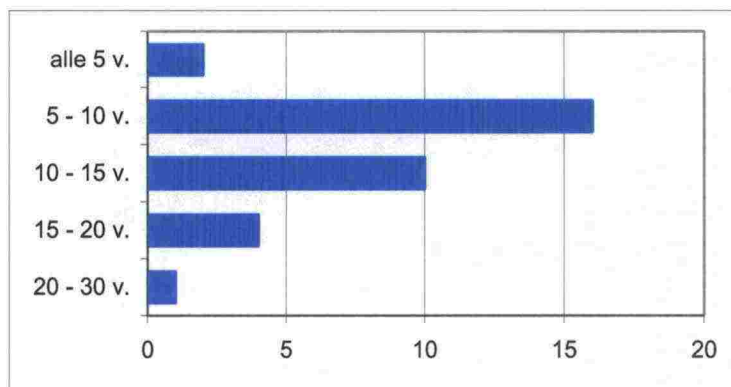
Ne, jotka eivät ole kiinnostuneita kilpailuttamisesta, perustelevat kantaansa mm. sillä, että lauttaliikenne ei kuulu heidän toimialaansa, se ei ole yrityksen ydinosaa tai yrityksen resurssit eivät riitä lauttaliikenteen aloittamiseen. Monet yritykset työllistävät vain pari henkilöä eikä resursseja toiminnan laajentamiseen ole, vaikka kiinnostusta olisikin. Myös kaluston puute mainittiin. Lisäksi ainakin kolme yrittäjää kertoi jäävänsä eläkkeelle, eikä yrityksen toiminnan jatkumisesta saati uuden yrittäjän mielenkiinnosta lauttaliikennettä kohtaan ole vielä tietoa.

Kiinnostusta perustellaan mm. toiminnan laajentamisella ympärivuotiseksi: lauttaliikenteestä yritys saisi perustoimintaa koko vuodeksi, mikä tasaisi muuten sesonkiluonteisen toiminnan aiheuttamaa epätasapainoa. Samaan asiaan liittyvät myös maininnan saaneet työllisyysvaikutukset.

Vaikka vastausprosentti jäi hieman yli 30:een, voidaan olettaa, että useimmat kilpailuttamisesta kiinnostuneet ovat vastanneet. Vastaavasti voidaan olettaa, että vastaamatta jättäminen on osoittanut myös sitä, ettei yrityksessä olla kiinnostuneita asiasta. Tätä tukee mm. se, että palautuspyynnön jälkeen saapuneissa vastauksissa on ollut enemmän sellaisia vastauksia, joissa ei olla kiinnostuneita kilpailuttamisesta. Toisin sanoen ne, jotka ovat kiinnostuneita, ovat myös olleet aktiivisia lomakkeen palauttajia, jollei jokin muu este (esimerkiksi työmatka) ole myöhästyttänyt lomakkeen palauttamista.

Tämän kysymyksen yhteydessä pyydettiin lisäksi antamaan mielipide siitä, mikä olisi vastaajan mielestä paras sopimusaika lauttaliikenteen hoidossa. Annetut vaihtoehdot olivat alle 5 vuotta, 5 - 10 vuotta, 10 - 15 vuotta, 15 - 20 vuotta ja 20 - 30 vuotta.

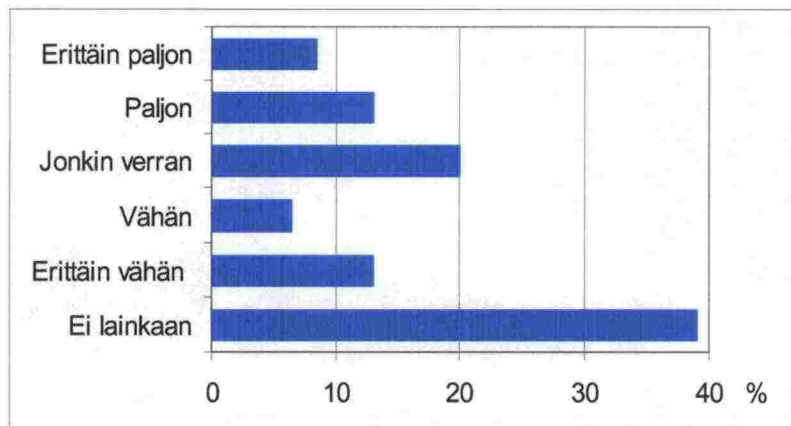
Mielipiteensä parhaasta sopimusaajasta antoi 31 vastaajaa, mukana myös sellaisia, jotka eivät itse olleet kiinnostuneita kilpailuttamisesta. Selvästi eniten kannatusta sai vaihtoehto 5 - 10 vuotta, jota piti parhaana hieman yli puolet vastaajista eli 52 prosenttia. Toiseksi eniten kannatusta sai vaihtoehto 10 - 15 vuotta. Sitä kannatti 10 vastaajaa. Neljä vastaajaa piti parhaana 15 - 20 vuoden pituista sopimusaikaa ja kahden vastaajan mielestä alle 5 vuotta olisi paras vaihtoehto. Vain yksi oli rastittanut kohdan 20 - 30 vuotta, ja tämän vastaajan mielestä yhtä hyviä vaihtoehtoja olisivat myös 10 - 15 ja 15 - 20 vuotta. (Kuva 4.2.)



**Kuva 4.2.** Vesiliikennetoimijoiden mielestä paras sopimusaika lauttaliikenteen hoidossa. Vastausten jakautuminen on esitetty vastaajien lukumäärän perusteella.

Toisena kilpailuttamisvaihtoehtona esitettiin mahdollisuus hoitaa lauttaliikenne jollakin lauttapaikalla kiinteän yhteyden rakentamisen aikana. Tämä vaihtoehto herätti jonkin verran vähemmän kiinnostusta kuin lauttaliikenteen hoitaminen pitkäaikaisella sopimuksella ilman tietoa kiinteän yhteyden rakentamisesta. Rakentamisen aikana tapahtuvasta liikenteen hoitamisesta erittäin paljon tai paljon kiinnostuneita on 9 eli viidesosa vastaajista. Samat neljä vastaajaa, jotka ovat erittäin kiinnostuneita pitkäaikaisesta liikenteen hoitamisesta, ovat erittäin kiinnostuneita myös tästä rakentamisen aikana tapahtuvasta liikenteen hoitamisesta. Yksi pitkäaikaisesta liikennöinnistä erittäin kiinnostunut ei vastannut tähän kysymyksen lainkaan. Jonkin verran tästä vaihtoehdosta kiinnostuneita on 9. Vähän tai erittäin vähän kiinnostusta tämän liikenteen hoitamiseen on niin ikään 9 vastaajalla. Lauttaliikenteen hoito kiinteän yhteyden rakentamisen aikana ei kiinnosta lainkaan 17 vastaajaa, mikä on 39 prosenttia kaikista vastanneista. (Kuva 4.3.)



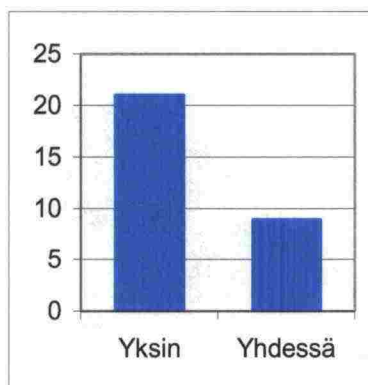


**Kuva 4.3.** Kuinka paljon yrityksenne on kiinnostunut lauttaliikenteen hoidosta kiinteän yhteyden rakentamisen aikana? Vesiliikennetoimijoiden vastausten suhteellinen jakautuma.

Ne, joita pitkäaikainenkaan sopimusliikenne ei kiinnostanut, perustelivat kiinnostuksen puutettaan tähän vaihtoehtoon jokseenkin samoilla argumenteilla. Muut perustelivat vähäisempää kiinnostustaan mm. sillä, ettei kannata investoida kalustoon, jos joutuu lopettamaan muutaman vuoden kuluttua. Kiinnostuksen määrä riippuu sopimusajasta, mainittiin yhdessä vastauksessa.

Toisaalta yhden vastaajan mielestä hankintamenettely vastaa ns. elinkaari-mallia, ja yritys on kiinnostuneempi tästä vaihtoehdosta kuin pitkäaikaisesta liikennöinnistä. Joku vastasi, että kaikenlainen toiminta merenkulun alalla on kiinnostavaa. Joistakin vastauksista sai sen kuvan, että yrittäjät kokevat että tämä vaihtoehto mahdollistaa vähemmän sopivankin kaluston käyttämisen, koska se on tilapäistä. Tarjouspyyntö onkin laadittava siten, että kalustolle asetetaan riittävät vaatimukset, jotta palvelutaso pystytään säilyttämään kiinteän yhteyden rakentamisen aikana.

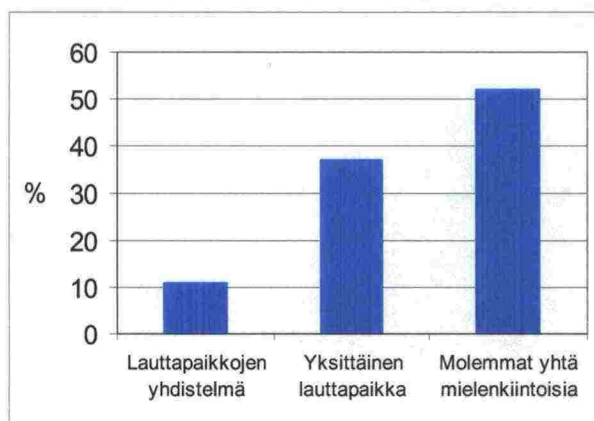
Enemmistö kyselyyn vastanneista yrityksistä on kiinnostunut osallistumaan lauttaliikenteen hoidosta järjestettävään tarjouskilpailuun yksin. Tähän kysymykseen vastanneista 78 prosenttia rastitti kohdan "yksin". Yhdessä jonkin toisen tai useamman yrityksen kanssa kilpailuun olisi kiinnostunut osallistumaan 33 prosenttia vastaajista. Kolme vastaajaa rastitti molemmat vaihtoehdot. (Kuva 4.4.)



**Kuva 4.4.** Onko yrityksenne kiinnostunut osallistumaan tarjouskilpailuun yksin vai yhdessä yhden tai useamman muun yrityksen kanssa? Vesiliikennetoimijoiden vastausten lukumääräinen jakautuma.

#### Kilpailuttamisvaihtoehtojen priorisointi

Kyselyssä tiedusteltiin, mikä lauttaliikenteen kilpailuttamisvaihtoehto on vastaajayritysten kannalta mielenkiintoisin. Kilpailuttamisvaihtoehdoilla tarkoitetaan tässä sitä, kilpailutetaanko lauttayhteydet yksittäin vai esimerkiksi 3 - 5 lauttapaikan kokonaisuuksina. Enemmistö tähän kysymyksiin vastanneista eli 52 prosenttia vastaajista pitää molempia vaihtoehtoja yhtä mielenkiintoisina. Kymmenen vastaajaa (37 %) olisi eniten kiinnostunut osallistumaan yksittäisestä lauttapaikasta järjestettävään tarjouskilpailuun. Vain kolme vastaajaa (11 %) pitää pelkästään lauttapaikkojen yhdistelmää mielenkiintoisimpana vaihtoehtona. (Kuva 4.5.) Samassa yhteydessä vastaajia pyydettiin vielä tarkentamaan, jos heidän yrityksensä on erityisen kiinnostunut jostakin tietystä lauttapaikasta. Luonnollisesti useimmat tähän vastanneet olivat kiinnostuneet oman lähialueensa lauttapaikoista, mutta Turun saariston lauttapaikat herättivät jonkin verran kiinnostusta myös alueen ulkopuolisissa yrityksissä.

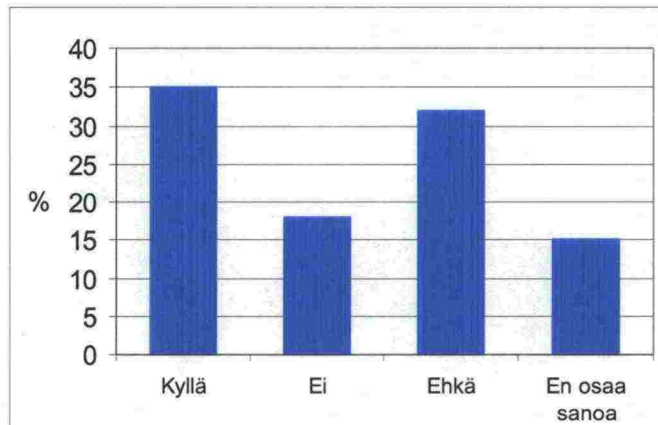


**Kuva 4.5.** Mikä lauttaliikenteen kilpailuttamisvaihtoehto on yrityksenne kannalta mielenkiintoisin? Vesiliikennetoimijoiden vastausten suhteellinen jakautuma.



### Yritysten valmius hankkia tarvittava kalusto

Viimeisessä sellaisessa kysymyksessä, jossa oli valmiit vastausvaihtoehdot, vastaajia pyydettiin arvioimaan oman yrityksensä valmiutta hankkia lauttaliikenteen hoitamisessa tarvittava aluskalusto asteittaisen kilpailun avaamisajan (4 vuotta) aikana. Tähän kysymykseen vastasi 34 vastaajaa, joiden mielipiteet jakautuivat seuraavasti: 12 vastasi "kyllä", 6 "ei", 11 "ehkä" ja 5 ei osannut sanoa, löytyykö valmiutta. (Kuva 4.6.) Enemmistö suhtautuu siis positiivisesti hankintamahdollisuuksiin. Selvä korrelaatio löytyy valmiuden ja koko kilpailuttamisen kiinnostavuuden välillä: ne, jotka ovat kiinnostuneita kilpailuttamisesta, uskovat myös siihen, että valmiutta kaluston hankintaan löytyy. Esimerkiksi kaikki kilpailuttamisesta erittäin kiinnostuneet vastasivat tähän kysymykseen "kyllä". Osassa vastauksia muistutettiin, että kysymykseen voi vastata perustellusti vasta sitten, kun kilpailuttamisen ehdot ovat selvillä. Yksi näistä ehdoista on, millainen vaatimustaso kalustolle tullaan asettamaan.



**Kuva 4.6.** Onko yrityksellänne valmiutta asteittaisen kilpailun avaamisajan (4 vuotta) aikana hankkia lauttaliikenteessä tarvittava kalusto? Vesiliikennetoimijoiden vastausten suhteellinen jakautuma.

### Lauttaliikenteen aloittaminen ja siihen liittyvät ongelmat

Avoimilla kysymyksillä kysyttiin vastaajien mielipiteitä lauttaliikennöinnin vaatimista alkuinvestoinneista, liikenteen hoitamisessa tarvittavan henkilöstön saatavuudesta ja liikenteen aloittamiseen liittyvistä riskeistä tai ongelmista.

Vastaajien mielipiteet lauttaliikennöinnin vaatimista alkuinvestoinneista vaihtelevat suuresti. Monien mielestä ne ovat erittäin korkeat ja joidenkin mielestä oman yrityksen kannalta mahdottomat. Muutama piti niitä kohtuullisina.

Erittäin tärkeänä pidetään riittävän pitkää sopimusaikaa: alle 5 vuoden sopimuksella ei kannata investoida. Tiehallinnon strategia on yrittäjien kannalta oleellisen tärkeä: investointien tulee olla suhteessa poistoaikaan, mikä puolestaan vaikuttaa sopimusten pituuteen. Sopimus on tehtävä siten, että siinä otetaan tarkoin huomioon poistot, huollot ja muut kulut.

Jos yrittäjältä edellytetään uuden lautan hankintaa, pitää se huomioida sopimuksessa tarpeeksi hyvin, sillä uusien lauttojen hankkiminen on erittäin suuri investointi. Käytetyn lautan hankinta nähdään vastauksissa selvästi uutta helpommin toteutettavana ja riskittömämpänä vaihtoehtona. Useampi vastaaja pitää toivottavana, että uusi yrittäjä voisi jatkaa liikennettä nykyisin käytössä olevalla kalustolla. Tieliikelaitoksen kaluston käyttöönotto helpotaisi alkua, jos sopivan tonniston joutuu hankkimaan itse muualta, voi vaikeuksia ilmaantua. Etenkin pienet liikenteestä kiinnostuneet yritykset toivovat mahdollisuutta vuokrata nykyinen kalusto: kohtuullinen vuokrasopimus lieenee monen pienen yrityksen ainoa mahdollisuus. Sellainenkin näkökulma tuli vastauksissa esille, että lauttavarustamon epäillään pyytävän vanhasta kalustosta kovaa hintaa, jos sitä haluaisi ostaa. Yksi vastaaja arvelee, että hyvää kalustoa voi olla vaikea saada.

Liian suuret alkuinvestoinnit ovat joillekin syy siihen, etteivät ne ole kiinnostuneet lauttaliikenteen kilpailuttamisesta.

Yleisesti ottaen vastaajat ovat sitä mieltä, että liikenteen hoitamisessa tarvittavaa miehistöä on hyvin saatavilla. Henkilöstön saatavuudesta ei muodostu estettä tai edes ongelmaa kilpailuttamisen onnistumiselle. Etenkin vaijerilosseille uskotaan henkilöstöä saatavan helposti, koska niiden kuljetaminen ei vaadi merenkulkualan erikoiskoulutusta. Sen sijaan vapaasti kulkevien lauttojen miehittäminen koetaan mahdollisesti jonkin verran vaikeammaksi pätevyyskirjavaatimusten takia. Vapaasti kulkevilla lautoilla vaaditaan kansainvälisen merenkulkukoulutuksen saanutta henkilökuntaa. Vastauksissa toivotaan koulutukseen joustavuutta, joka ottaisi huomioon lauttaliikenteen kaltaisen sisäisen merenkulun. Kokemusta saaristoväylien ajamisesta pidetään tärkeänä.

Liikenteen aloittamiseen liittyvät riskit ovat vastaajien mielestä lähinnä taloudellisia, etenkin investointien rahoitukseen liittyviä. Toinen useammassa vastauksessa esille tuleva riski liittyy kalustoon ja sitä kautta kykyyn taata riittävä palvelutaso ja toimintavarmuus. Kaluston toimivuus saattaa olla ongelmallista sekä tekniikan että käyttömukavuuden kannalta, jos tyydytään vanhaan kalustoon. Ongelmia voi aiheuttaa myös paikallisen, kaluston huoltoon ja korjauksiin kykenevän henkilöstön löytäminen. Tärkeää olisi löytää työnsä vakavasti ottava henkilöstö. Oikean tonniston löytäminen oikealle lauttapaikalle voi olla ongelmallista ja eri lauttapaikkojen olosuhteet on tunnettava hyvin mukaan lukien vuodenaikojen tuomat vaatimukset. Neuvottelut nykyisen henkilöstön ja ay-liikkeen kanssa mainitaan yhtenä mahdollisena ongelmana.

Sopimuksen selkeys tuli esille tämänkin kysymyksen kohdalla. Sopimus sisältää riskin: lauttaliikennepalvelun tarjoajan on sopimuskauden aikana vastattava kaikista sopimukseen sisältyvistä kustannuksista. Tämän vuoksi tarjouspyyntöjen ja tehtävien sopimusten on oltava riittävän selkeitä, jotta yrittäjä tietää, mihin hän on lupautunut ja jotta välttyään riitatilanteilta. Tarjouksen pitää olla yhteneväinen todellisuuden kanssa, ja tarjouksen tekijän on vältettävä liian halpaa tarjousta. Riittävä tiedottaminen on vielä yksi asia, joka vastauksissa mainittiin mahdollisena aloitusvaiheen ongelmana. Pari vastaaja oli sitä mieltä, että mitään suurempia riskejä ei näköpiirissä ole. Yksi vastaaja, joka ei ole kiinnostunut osallistumisesta, epäilee lauttaliikenteen hoitamisen kannattavuutta.



**Muut edellytykset kilpailuttamiseen osallistumiselle ja mahdolliset muut kommentit lauttaliikenteen kilpailuttamisesta**

Lomakkeessa pyydettiin niitä yrityksiä, jotka eivät nyt ole kiinnostuneita osallistumaan lauttaliikenteen kilpailuttamiseen, kertomaan, millä edellytyksillä ne saattaisivat kiinnostua asiasta. Kysymykseen saatiin varsin hajanaisia vastauksia. Mahdollisuutta ostaa tai vuokrata nykyinen kalusto toivottiin, samoin tukea kaluston hankintaan. Yksi yritys voisi olla mukana pääomasijoittajana yhdessä toteuttavan organisaation kanssa ja antaisi mahdollisesti myös teknistä tukea kaluston kehittämiselle. Eräs eläkkeelle jäävä yrittäjä vastasi, että jos poika jatkaa yrityksen toimintaa, saa hän ottaa myöhemmin kantaa kilpailuttamiseen.

Kommenteissa mainittiin, että yksityinen pystyy hoitamaan liikenteen yhtä hyvin, mutta halvemmalla, joten uskoa asiaan löytyy. Tehokkuuden uskotaan yksityistämisen myötä paranevan. Kilpailuttamista pidetään periaatteessa hyvänä asiana, mutta pienen yrityksen mahdollisuuksia siinä pieninä. Yksi vastaajista kommentoi aikaisempaan kokemukseensa perustuen, että pelkän tekniikan hoito ja henkilöstö on mahdollista yksityistää.

Sopimukseen liittyen tuli muistutus siitä, että sopimuksia tehtäessä tulisi aina huomioida vuorokaudenajat, jolloin liikennettä hoidetaan, koska henkilöstö on suurin menoerä Suomessa.

Kahdessa vastauksessa ehdotettiin, että vapaasti kulkevien lauttojen liikennöintiin pitää saada sellainen vapautus, että toimeksiantajan vuorotiheyttä ja lauttapaikkoja koskevien vaatimusten lisäksi annetaan vapaus ajaa enemmän kuin nämä vaaditut vuorot. Ylimääräisiltä vuoroilta pitää yrittäjän saada oikeus periä maksu kuljetuksen tarvitsijalta. Ylimääräisiä vuoroja voisi ajaa myös muualle kuin sopimusliikenteen lauttapaikkoihin. Silloin voi sopeuttaa liikenteen todellisen tarpeen mukaan. Myös vaijerilauttoihin samat yrittäjät toivoivat osittain vastaavaa mahdollisuutta: ajetaan aikataulun mukaan, mutta tarvittaessa todellisen tarpeen mukaan eri vuodenaikoina jne.

Yksi vastaaja ilmoitti vastustavansa koko yleisten teiden lauttaliikenteen kilpailuttamista periaatteesta: hänen mukaansa palvelu on palvelua, se ei ole eikä sen pitä olla tienaamista. Lauttaliikenne on peruspalvelu, joka hänen mielestään kuuluu yhteiskunnassa valtiolle tai kunnalle.

**4.2.2 Maa- ja vesirakennusalan toimijat**

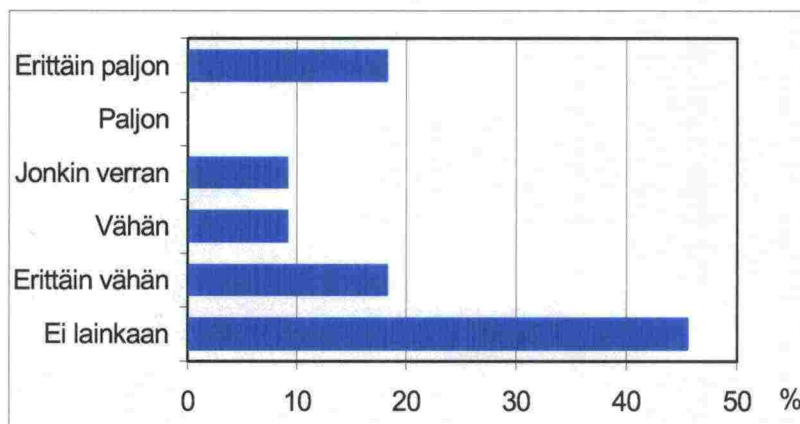
Kysely lähetettiin 38:lle maa- ja vesirakennusalan toimijalle. Vastauksia kyselyyn saatiin 11 kappaletta, eli vastausprosentiksi tuli noin 29.

Kyselyn kohderyhmäksi valittiin Tiehallinnon käyttämät suurimmat siltaurakoitsijat, joita täydennettiin pienemmillä alueellisilla maa- ja vesirakennusalan toimijoilla. Kyselyyn vastanneet yritykset ovat työskennelleet Tiehallinnon kanssa useissa erilaisissa yhteyksissä urakoitsijoina ja yhteistyökumppaneina sillanrakennuksessa, pohjarakennuksessa, päällystystöissä sekä tienhoidossa. Nämä yritykset ovat olleet mukana monenlaisissa vesistösiltojen ja tunnelien rakentamisurakoissa, sekä pienemmissä sillanrakennustöissä ja korjausurakoissa.

Kyselyyn vastanneista maa- ja vesirakennusalan toimijoista 27 prosenttia on halukkaita toimintansa laajentamiseen nykyisellä toimialalla tai sen ulkopuolelle. Yrityksen toiminnan mahdollinen laajeneminen nähdään tapahtuvan lähinnä nykyisellä toimialalla. Laajenemismahdollisuuksia on myös teollisuuden ja kaupan maa- ja vesirakennus- sekä ympäristöpalveluissa, mutta myös lähialueiden vientipalveluissa. Enemmistö, eli 73 prosenttia kyselyyn vastanneista yrityksistä ei ole halukkaita toimintansa laajentamiseen. Laajenemishaluisista yrityksistä kaksi kolmesta on erittäin kiinnostuneita kiinteän yhteyden rakentamisesta ja lauttaliikenteen hoidosta itse rakentamisen aikana.

Ennen tätä kyselyä ja sen mukana lähetettyä esitettä tietoa Tiehallinnon yleisten teiden lauttaliikenteen kilpailuttamisaikeista oli 36 prosentilla vastaajista. Tietoa on saatu suoraan Tiehallinnosta, ja yksi yritys on saanut tietoa aiemman työn yhteydessä myös Tieliikelaitokselta. Kysely ja esite toimivat samalla tiedottamisvälineenä potentiaalisille maa- ja vesirakennusalan toimijoille lauttaliikenteen kilpailuttamisen tarjouskilpailusta, ja etenkin sen kiinteän yhteyden option vaihtoehdosta.

Maa- ja vesirakennusalan yrittäjiltä tiedusteltiin yrityksen kiinnostusta kilpailuttamisvaihtoehtoon, jossa urakoitsija rakentaa kiinteän yhteyden ja vastaa itse lauttaliikennöinnin hoidosta rakentamisen aikana. Kysymyksen vastasivat kaikki kyselyyn vastanneet. Vastaajista vain kaksi yrittäjää on kiinnostunut erittäin paljon ja yksi yritys on kiinnostunut jonkin verran tästä kilpailuttamisvaihtoehdosta. Viisi yrittäjää ei ole lainkaan kiinnostunut tästä kilpailuttamisvaihtoehdosta. (Kuva 4.7.) Ongelmana lauttaliikenteen hoitamisessa itse kiinteän yhteyden rakentamisen aikana nähdään lauttaliikennöinnin vaatimat alkuinvestoinnit. Investointi tulee pystyä kuolettamaan sopimuskauden aikana, ja tässä vaihtoehdossa investoinnin kuoletusaikaa pidetään liian lyhyenä.



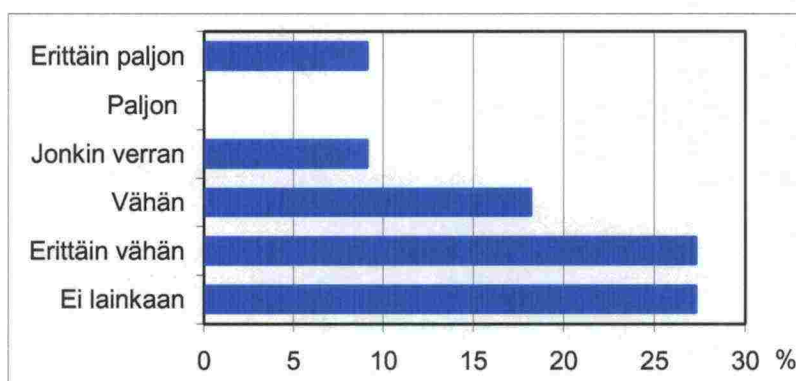
**Kuva 4.7.** Kuinka paljon yrityksenne on kiinnostunut kiinteän yhteyden rakentamisesta ja lauttaliikenteen hoidosta itse rakentamisen aikana? Maa- ja vesirakennusalan toimijoiden vastausten suhteellinen jakautuminen.

Vastaajat antoivat mielipiteensä parhaasta sopimusajasta lauttaliikennöinnissä. Annetut vaihtoehdot olivat alle 5 vuotta, 10 - 15 vuotta, 15 - 20 vuotta ja 20 - 30 vuotta. Kysymykseen vastasi kolme vastaajaa, joiden mielipiteet jakautuivat eri vaihtoehdoille. Alle 5 vuotta, 10 - 15 vuotta ja 15 - 20 vuotta



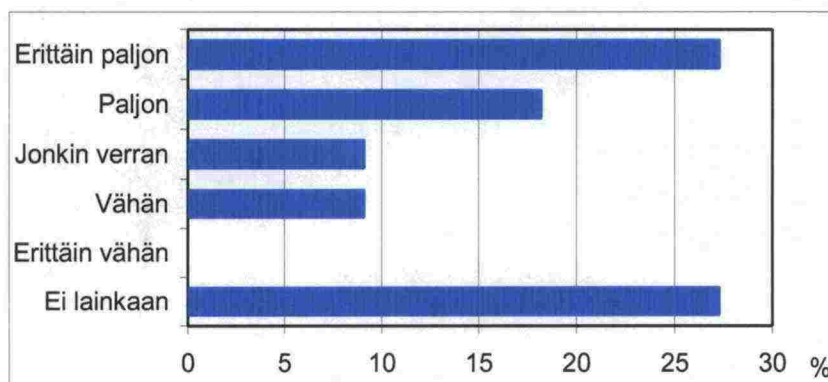
saavat kukin yhden kannattajan. Ongelmana tähän kysymykseen vastaamisessa pidetään sitä seikkaa, että sopimusehdot vaikuttavat siihen, mitä voidaan pitää parhaana sopimusaikana.

Kymmenen maa- ja vesirakennusalan toimijaa vastasi kysyttäessä maa- ja vesirakennusalan yrittäjien kiinnostusta kiinteän yhteyden rakentamiseen ja lauttaliikennepalvelun hankkimiseen alihankintana joltakin muulta toimijalta. Vaihtoehdosta erittäin paljon kiinnostuneita on yksi yritys ja jonkin verran kiinnostuneita myös yksi yritys. Vähän ja erittäin vähän kiinnostuneita on kumpaakin kaksi yritystä. Vaihtoehdosta ei ole lainkaan kiinnostunut kolme yritystä. Erittäin paljon, paljon ja jonkin verran vastanneiden osuus on 18 prosenttia kaikista vastanneista. Lisäksi eräs tutkimuksen alkuvaiheessa haastatelluista yrityksistä, joka ei kuitenkaan palauttanut kyselyä täytettynä, on kiinnostunut tästä vaihtoehdosta ja on sitä mieltä, että lauttaliikenne tulee voida hoitaa ostopalveluna Tieliikelaitoksen lauttavarustamolta kiinteän yhteyden rakentamisen aikana. (Kuva 4.8.)



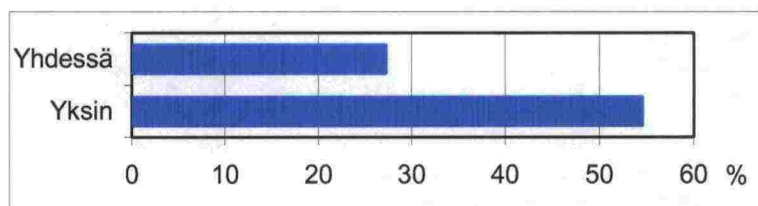
**Kuva 4.8.** Kuinka paljon yrityksenne on kiinnostunut kiinteän yhteyden rakentamisesta ja lauttaliikennepalvelun hankkimisesta alihankintana kiinteän yhteyden rakentamisen aikana? Maa- ja vesirakennusalan toimijoiden vastausten suhteellinen jakautuminen.

Pelkän kiinteän yhteyden rakentamisesta ilman vastuuta lauttaliikenteen hoidosta on odotetusti enemmän kiinnostuneita. Erittäin paljon kiinnostuneita on kolme yritystä. Tämä kilpailuttamisvaihtoehto kiinnostaa paljon kahta yritystä ja jonkin verran kiinnostuneita on yksi yritys. Näiden vastausvaihtoehtojen osuus kaikista kysymykseen vastanneista on 55 prosenttia. Pelkkä kiinteän yhteyden rakentaminen ilman vastuuta lauttaliikenteen hoidosta ei kiinnosta lainkaan kolmea yritystä, eli 27 prosenttia vastaajista. (Kuva 4.9.) Yritykset, jotka eivät ole lainkaan kiinnostuneita tästä vaihtoehdosta, ovat kooltaan liian pieniä yrityksiksi tämänkaltaiseen toimintaan. Nämä pienemmätkin yritykset voivat kuitenkin olla mukana suuremmissa urakoissa alihankkijoina. Saatujen mielipiteiden mukaan yrityksiä kiinnostaa enemmän pelkkä kiinteän yhteyden rakentaminen, eikä lauttaliikennöinnin yhdistäminen tähän.



**Kuva 4.9.** Kuinka paljon yrityksenne on kiinnostunut pelkästä kiinteän yhteyden rakentamisesta ilman vastuuta lauttaliikenteen hoidosta rakentamisen aikana? Maa- ja vesirakennusalan toimijoiden vastausten suhteellinen jakautuminen.

Kyselyyn vastanneista maa- ja vesirakennusalan yrittäjistä enemmistö eli 55 prosenttia vastaajista on halukkaita ottamaan osaa tarjouskilpailuun yksin. Yhdessä useamman muun yrityksen kanssa lauttaliikenteen tarjouskilpailuun osallistumisesta kiinnostuneita on 27 prosenttia yrityksistä. (Kuva 4.10.) Yhteistyömahdollisuudet toisten yritysten kanssa nähdään riippuvan hankintamuodosta. Mahdollisena yhteistyöyrityksenä mainitaan Tieliikelaitos.



**Kuva 4.10.** Onko yrityksenne kiinnostunut osallistumaan lauttaliikenteen tarjouskilpailuun yhdessä jonkin muun yrityksen kanssa vai yksin? Maa- ja vesirakennusalan toimijoiden vastausten suhteellinen jakautuminen.

Vastanneille yrityksille ei ole merkitystä, kilpailutetaanko tarjouskilpailussa yksittäinen lauttapaikka vai lauttapaikkojen yhdistelmä. Kysymykseen vastasi vain kolme vastaajaa. Yksittäinen lauttapaikka kiinnostaa yhtä yritystä ja molemmat vaihtoehdot yhtä yritystä. Yksittäisinä kiinnostavina kohteina mainitaan Parainen - Nauvo - ja Oulunsalo - Hailuoto -lauttapaikat.

Yrityksiä pyydettiin arvioimaan millaisista siltojen tai tunneleiden rakentamisurakoiden suuruusluokasta euroina nämä ovat kiinnostuneita. Yrityksen koko vaikuttaa huomattavasti vastauksiin. Pienimmät arviot urakan koosta ovat 0,5 - 20 miljoonasta eurosta aina 100 miljoonan euron urakkaan asti. Vastaajien arviot urakan suuruuden kiinnostavuudesta jakaantuvat tasaisesti näiden ääripäiden välille.

Lauttaliikennehenkilöstön saatavuus nähdään etenkin syrjäseudulla helpoksi, koska työpaikkaa lauttaliikenteen parissa pidetään pitkäaikaisena ja siksi houkuttelevana työpaikkana. Ammattihenkilöstön saatavuutta nähdään jatkossakin lisäävän avomeriliikenteen työpaikkojen väheneminen ja ulosli-putusten jatkuminen. Kysymykseen vastasi kolmen yrityksen edustajat. Maa-



ja vesirakennusalan toimijat näkevät muina mahdollisesti kiinnostuneina toimijoina kuljetusyrietykset ja suuret yleisten teiden hoitourakoista kilpailevat yritykset.

### **Kiinteän yhteyden vaihtoehtoon liittyvät riskitekijät**

Maa- ja vesirakennusalan toimijat näkevät kiinteän yhteyden rakentamiseen liittyvinä riskeinä normaalit maa- ja vesirakentamisen riskit, olosuhdetekijät sekä sillanrakennukseen liittyvät tekniset ja liiketoiminnalliset riskit, erityisesti rahoitusriskit. Taloudelliset riskit ja investointien suuruus saavat eniten mainintoja. Rahoituksellisia riskejä pidetään suurempina pienille yrityksille kuin suuremmille toimijoille. Tilaajan riskinä nähdään olevan kilpailutilanne ja yhteiskunnallisena riskinä mahdolliset ekologiset muutokset. Tärkeimpänä tekijänä riskien arvioimisessa nähdään sopimusehtojen sisältö. Joidenkin maa- ja vesirakennusalan yrittäjien mielestä alkuinvestoinnit lauttaliikenteeseen muodostavat suurimman riskin ja siten myös esteen lauttaliikenteen tarjouskilpailuun osallistumiselle. Edellytyksenä tarjouksen tekemiselle pidetään investointiriskin jakamista tai vaihtoehtoisesti tilaajan tekemiä investointeja. Pohjoismaista synergiaa tulisi vastaajien mielestä olla hyödynnettävissä, jotta kilpailuttaminen tuntuisi yrityksistä ajankohtaisemmalta.

Erityisiä riskejä kiinteän yhteyden vaihtoehtoon nähdään sisältyvän, jos urakoitsijan tehtävänä on myös lauttaliikenteen järjestäminen lauttapaikalla kiinteän yhteyden rakentamisen aikana. Kaikki vastanneet yritykset eivät ole varmoja valmiudestaan hoitaa lauttaliikenne kiinteän yhteyden rakentamisen aikana. Toiminta nähdäänkin parhaimmaksi hoitaa alihankintana. Kaiken kaikkiaan lähes kaikki toimijat näkevät lauttaliikennetoiminnan järjestämisen lauttapaikalla hankalana kiinteän yhteyden rakentamisen aikana. Lauttaliikennöinnin yhdistäminen sillan rakentamiseen nähdään keinotekoisena ja lauttaliikennöinti rakennusosalalla toimiville yrityksille muutenkin täysin vieraana alana. Yritysten on vaikea löytää etuja lauttaliikennöinnin yhdistämisestä kiinteän yhteyden rakentamiseen. Lisäksi Tieliikelaitoksen koetaan saavan ylivoimaista etua kilpailuttamistilanteessa.

### **Muut annetut kommentit lauttaliikenteen kilpailuttamisesta**

Kyselyyn vastanneet yritykset näkevät tärkeänä vapaan ja reilun kilpailun muodostamisen liikennepalvelun tuottamisesta. Saatujen mielipiteiden mukaan Tiehallinnon tulee määritellä palvelutaso ja urakoitsijan tulee saada vapaasti valita, kumman annetuista vaihtoehdoista se haluaa toteuttaa, lauttaliikennöinnin vai lauttaliikennöinnin kiinteän yhteyden optiolla. Vastaajien mukaan kilpailuttamiseen tulee varata tarpeeksi aikaa, koska kaluston hankkiminen lauttaliikennöintiin edes kiinteän yhteyden rakentamisen ajaksi vie aikaa, jopa vuosia. Ongelmana nähdään myös se, että tarjouksen tekovaiheessa saatetaan joutua markkinoiden armoille, jos lauttakalustoa tai koko lauttaliikennepalvelu joudutaan vuokraamaan, tai palvelu ostamaan Tieliikelaitoksen lauttavarustamolta. Tällöin palvelun tarjoajalle tulee erityisiä ongelmia hinnoittelun määrittämisen suhteen. Tarjottava palvelu on pystytävä joka tapauksessa hinnoittelemaan voitollisesti.

### 4.3 Turun saariston kunnanjohtajien haastatteluja

Koska yleisten teiden lauttaliikenteellä on suuri merkitys niille kunnille, joissa näitä lauttayhteyksiä on, haluttiin selvitykseen saada mukaan myös joidenkin kuntien edustajien näkemykset lauttaliikenteen kilpailuttamisesta. Erityisesti Turun saaristossa toimiva lauttaliikenne on suorastaan kuntien elinehto. Ajatuksena oli myös se, että kunnanjohtajien kautta voitaisiin saada tietoa selaisista yrittäjistä, jotka voisivat olla kiinnostuneita osallistumaan lauttaliikenteen kilpailuttamiseen, mutta jotka eivät olleet vielä tulleet esille muista lähteistä. Tämä tavoite jäi toteutumatta, sillä kunnanjohtajilla ei ollut tarjota yhtään uutta yritystä, jolle olisi kannattanut lähettää kyselylomake.

Haastatellut kunnanjohtajat ovat Jorma Kylänpää, Velkua, Bo Lindholm, Nauvo ja Jean-Mikael Öhman, Korppoo.

#### Velkua

Jos valtio (Tiehallinto) vastaa siitä, että palvelutaso säilyy nykyisellään, ei Velkuan kunnalla ole mitään lauttaliikenteen kilpailuttamista vastaan. Toivomuksena esitetään, että asiasta pyydetäisiin kunnilta viralliset lausunnot.

Kunnanjohtaja Jorma Kylänpään mielestä vuokrakalusto olisi todennäköisin vaihtoehto kilpailuttamisessa. Hän ei usko Velkualta löytyvän lauttaliikenteen hoitamisesta kiinnostunutta yritystä. Sen sijaan hän muistuttaa, että Velkualle kirjoille sijoittuvalla yrityksellä on mahdollisuus hyötyä kunnassa vallitsevasta sotu-maksuvapaudesta.

Velkuan kunnan alueella liikennöivillä losseilla on töissä 8 henkilöä, joista 7 on velkualaista. Kylänpään mukaan lossien työllisyysvaikutus on Velkualla merkittävä ja hän pitää tärkeänä sitä, että mahdollinen uusi yrittäjäkin työllistäisi samat velkualaiset työntekijät.

Velkualla kilpailuttamisvaihtoehtona tulee kyseeseen ehdottomasti kahden lauttapaikan yhdistelmä, sillä kummankin lossin liikenne on aikataulutettu yhteensopivaksi. Ilta- ja yöaikaan yksi kuljettaja huolehtii kummankin lossin ajamisesta siirtyen autolla lossipaikalta toiselle.

#### Nauvo

Nauvon kunnalla ei ole periaatteessa mitään lauttaliikenteen kilpailuttamista vastaan, jos palvelutaso säilyy vähintään nykyisellään. Merenkululaitoksen Utön-linjan liikenteen hoitaminen ostopalveluna yksityiseltä yrittäjältä on osoittautunut hyväksi ratkaisuksi, sillä palvelualltius on kokemusten perusteella parantunut. Ostopalveluissa joustavuutta ja kiinnostusta palvelun tuottamiseen löytyy.

Kunnanjohtaja Bo Lindholmin mukaan kilpailuttamisen pelisääntöjen on kuitenkin oltava selkeät. Kunnalta löytyy kokemusta vuonna 1980 merenkulun pysäyttäneen lakon ajalta, kun kunta vuokrasi lautat ja jatkoi liikennöintiä lakon aikana.



Työllisyysvaikutuksista Lindholm arvioi, että henkilökunnan muuttoalttius asumaan Nauvoon saattaisi olla parempi yksityisen yrityksen työntekijöillä kuin Tieliikelaitoksen lauttavarustamon välillä.

Nykyisen palvelutason on säilyttävä ja vakituksille asukkaille pitäisi saada parannuksia nykyiseen käytäntöön. Kunnalle on elinehto, että yhteydet toimivat niin, että asuminen Nauvossa ja työssäkäynti muualla onnistuvat. Ratkaisun on tyydytettävä myös elinkeinoelämän kehitystavoitteita. Pitää tapahtua kehitystä, ei vain nykytilan sementtoimista. Saaristo pyritään pitämään elävänä yhteiskuntana, mikä vaatii panostusta ympärivuotiseen liikenteeseen eikä vain kesäajan mökki- ja turistiliikenteeseen.

Seutukaavoissa olevat tie- ym. varaukset olisi myös huomioitava, kun lauttaliikennettä kilpailutetaan. Kilpailuttaminen ei saa merkitä nykyisten teitä ja lauttayhteysvälejä korvaavien uusien vaihtoehtojen suunnittelemisen päättymistä.

### **Korppoo**

Korppoon kunnanjohtaja Jean-Mikael Öhman suhtautuu lauttaliikenteen kilpailuttamiseen varovaisen myönteisesti. Kilpailuttamiseen liittyy hänen mielestään kuitenkin muutama riskitekijä etenkin pitemmällä aikavälillä. Öhmanin mukaan on olemassa pelkoa palvelutason putoamisesta. Näin tapahtuu, jos liikennettä vähennetään sillä perusteella, että käyttäjämäärät laskevat. Öhman arvelee, että aluksi ei tapahdu mitään muutosta, mutta vähitellen yrittäjä pyrkii saamaan helpotusta velvoitteeseen harjoittaa kallista yöliikennettä vetoamalla vähäiseen käyttöön. Toinen pelko liittyy kaluston heikkenemiseen, jos käyttöön otetaan vanhoja aluksia. Työllisyysnäkökohtaa hän ei pidä Korppoon kannalta merkittävänä.

Öhmanin mukaan kilpailuttamisessa on kiinnitettävä erityishuomiota siihen, että varaliikenne on pystyttävä järjestämään: liikenne ei saa katketa mahdollisen lauttavaurion vuoksi.

Kilpailuttamisen vaikutus mahdollisiin tuleviin uusiin yhteyksiin olisi Öhmanin mukaan selvitettävä ja kerrottava julkisuuteen. Miten käy seutukaavassa oleville varauksille? Esimerkkinä hän mainitsee ns. Finnöntien, jossa Korppoon ja Houtskarlin välinen liikenne hoidettaisiin lossilla nykyisen pitkän lauttavälin sijaan. Siirtyvätkö suunnitelmat tulevaisuuteen sopimusajan yli vai viedäänkö niitä sopimusaikana kuitenkin eteenpäin?

Korppoon kannalta Korppoon ja Houtskarlin välisen yhteyden kehittäminen on tärkeämpi kuin Nauvon ja Paraisten välisen lauttaliikenteen kehittäminen siinä tapauksessa, että kiinteää yhteyttä ei toteuteta Nauvon ja Paraisten välille.

### ***Yhteenveto kunnanjohtajien näkemyksistä***

Kunnissa suhtaudutaan vähintään varovaisen myönteisesti lauttaliikenteen kilpailuttamiseen, kunhan nykyinen palvelutaso niin vuorotiheyden kuin kaluston osalta säilyy vähintään ennallaan kilpailuttamisen yhteydessä. Kunnille on elintärkeää, että yhteydet ovat toimivat. Kunnissa myös toivotaan,

---

että yhteyksiä kilpailuttamisen myötä tai siitä huolimatta kehitetään edelleen paremmiksi, jotta työssäkäynti mantereella helpottuu ja saaristo voidaan pitää asuttuna.

Kilpailuttaminen ei kuntien näkökulmasta saa johtaa pidemmälläkään aikavälillä siihen, että kallista yöliikennettä vähennettäisiin sillä perusteella, että käyttö on vähäistä. Kilpailuttamisen yhteydessä on myös huolehdittava siitä, että kalustovauriotilanteessa tarvittavaa varakalustoa on saatavilla.



## 5 JOHTOPÄÄTÖKSET

Yleisten teiden lauttaliikenteen kilpailuttaminen kiinnostaa yrityksille suunnatun kyselytutkimuksen perusteella kohtuullisesti vesiliikennealalla toimivia yrityksiä. Hieman yli neljännes kyselyyn vastanneista vesiliikennetoimijoista vastasi, että kilpailutus kiinnostaa yritystä paljon tai erittäin paljon. Lukumääräisesti näitä yrityksiä on 11. Jonkin verran kiinnostuneita on lisäksi viisi. Vaikka vastausprosentti jäi noin 30:een, voidaan olettaa, että useimmat asiasta kiinnostuneet myös vastasivat kyselyyn.

Pelkkä kiinnostuksen osoitus kilpailuttamista kohtaan ei vielä tarkoita sitä, että kaikki nämä yritykset tulisivat aikanaan ottamaan osaa lauttaliikenteestä järjestettävään tarjouskilpailuun puhumattakaan siitä, että niillä kaikilla olisi käytännössä resursseja vastata liikennöinnistä kaikki vaatimukset täyttäen. Toisaalta joukossa on yrityksiä, joilta näyttää tarvittavia resursseja löytyvän.

Useilta kilpailuttamisesta kiinnostuneilta yrityksiltä saattaa kiinnostus loppua, jos liikenteen hoitamisessa tarvittavaa kalustoa ei pysty etenkin vuokraamaan tai edes ostamaan Tieliikelaitoksen lauttavarustamolta. Uusien lauttojen rakentamiseen ei kovin monella yrityksellä ole mahdollista järjestää rahoitusta ilman joitakin erityisjärjestelyjä kuten takauksia yms. Useat kiinnostuneet yritykset ovat pieniä, alle 10 työntekijän yrityksiä. Kotimaasta käyttökelpoista lauttakalustoa ei käytännössä ole saatavissa muualta kuin lauttavarustamolta.

Kaluston hankinta ulkomailta on sekin varsin hankalaa. Vähän käytettyä kalustoa ei juuri ole saatavissa, vaikkakin muissa pohjoismaissa lauttojen keskimääräinen käyttöikä on alhaisempi kuin Suomessa. Ongelma koskee etenkin vaijerilosseja, vapaasti kulkevia lauttoja lienee hieman helpommin saatavilla. Samankaltaisinta kalusto on Ruotsissa, mutta sielläkin lauttojen ikääntyminen on ongelma. Uusien lauttojen valmistuessa vapautuu vain vanhaa kalustoa. Alusten hankintaa ulkomailta vaikeuttaa lisäksi se, että lauttakalustolla ei ole mitään yhteisstandardia esimerkiksi kiinnityslaitteiden ja ramppien suhteen eri pohjoismaissa. Näin ollen muualta ostetut lautat vaativat muutostöitä, jotta ne soveltuisivat käyttöön Suomessa. Lisäksi kaluston on oltava riittävästi jäävähvistettua, jotta talviliikenne onnistuisi. Tämä lisää rajoituksia muualta hankittavalle kalustolle tai aiheuttaa suuria muutokustannuksia.

Kilpailuttamisen yhteydessä pitää huolehtia siitä, että yhtenäinen standardi kiinnittymislaitteiden ja kaltureiden suhteen säilyy Suomessa, vaikka liikennettä harjoittaisi useampikin yrittäjä. Muuten joudutaan vaikeuksiin mahdollisissa kalustovauriotilanteissa, joissa tarvitaan nopeasti varakalustoa liikenteeseen. Samoin ongelmia ja kustannuksia aiheutuu, jos aina sopimuskauden päättyessä laiturit pitää rakentaa uudelleen uuden palveluntarjoajan kaluston vaatimusten mukaisesti. Myös se on pidettävä mielessä, että liikenteeseen ei saa tulla katkoksia palveluntarjoajan vaihtuessa.

Kilpailuttamisessa avainasemaan nousevat ne sopimukset, joilla lauttaliikennepalvelu sitä tarjoavalta yritykseltä ostetaan. Vaatimusta sopimuksen yksiselitteisyydestä ja kaikenkattavuudesta ei voi ylikorostaa. Sopimuksen pitää olla sellainen, että kummallekin osapuolelle tulee täysin selväksi, mitä sopimus pitää sisällään, jotta vältytään tulkintaerimielisyyksiltä.

Vesiliikennealan yrityksiä liikennöinnin hoito pitkäaikaisella sopimuksella kiinnostaa enemmän kuin liikennöinnin hoito kiinteän yhteyden rakentamisen aikana, mutta jälkimmäinenkin vaihtoehto kiinnostaa monia. Selvää on, että investointihalukkuus on tällaisessa vaihtoehdossa pienempi. Tiehallintoa pidetään sinänsä varmana ja luotettavana sopimuskumppanina, mutta kaluston hankinta on niin suuri investointi, että siihen ryhtymiseksi sopimusajan on oltava riittävän pitkä.

Puolet kyselyyn vastanneista vesiliikennealan yrityksistä pitää parhaana sopimusaikana 5 - 10 vuoden jaksoa ja reilu kolmannes 10 - 15 vuoden jaksoa. Alle 5 vuoden sopimusaika on ehdottomasti liian lyhyt, jotta lauttaliikenteen vaatimiin investointeihin ryhtymistä voisi edes ajatella. Toisaalta erittäin pitkät ajat, kuten 20 - 30 vuotta, eivät myöskään saa kannatusta.

Kiinteän yhteyden vaihtoehdon kilpailuttamismalleista eniten kannatusta maa- ja vesirakennusalan vastaajien keskuudessa saa oletetusti pelkän kiinteän yhteyden rakentaminen ilman vastuuta lauttaliikennöinnistä. Lauttaliikennöinnin yhdistämistä kiinteän yhteyden rakentamiseen pidetään keino-tekoisena ja siitä ei koeta saatavan merkittävää hyötyä tai etuja palvelun tarjoajalle. Lisäksi tällaisessa mallissa Tieliikelaitoksen koetaan saavan ylivoimainen kilpailuetu muihin toimijoihin verrattuna. Toiseksi eniten kannatusta vastaajien keskuudessa saa kiinteän yhteyden rakentaminen ja lauttaliikennöinnin hoitaminen alihankintana joltakin muulta toimijalta rakentamisen aikana, lähinnä Tieliikelaitoksen lauttavarustamolta. Vähiten kannatettu kilpailuttamisvaihtoehto on lauttaliikennöinnin hoitaminen itse kiinteän yhteyden rakentamisen aikana. Tosin kiinnostuneita löytyi tämänkin vaihtoehdon toteuttamiseen.

Jos liikennöitsijän tulee vastata lauttaliikennöinnistä rakentamisen aikana, lauttaliikennepalvelu halutaan ostaa pääsääntöisesti alihankintana. Tosin tätäkään vaihtoehtoa ei nähdä ongelmattomana. Tarjouspyyntöä pyydetessä Tieliikelaitokselta lauttaliikennepalvelusta hinnan epäillään olevan korkeampi Tieliikelaitoksen kilpaileville yrityksille. Toimijat pohtivatkin, kuinka lauttaliikennepalvelu pystytään hinnoittelemaan rakentamiskaudella voitokkaasti.

Ongelmallisimpana riskinä kyselyyn vastanneet maa- ja vesirakennusalan toimijat pitivät taloudellisia riskejä ja erityisesti investointeja lauttaliikenteeseen kiinteän yhteyden rakentamisen aikana, jos lauttaliikennöinnistä on vastattava itse. Investointien ongelmana on erityisesti se, kuinka ne pystytään kattamaan sopimuskauden aikana, koska Suomessa ei ole toimivia markkinoita lauttaliikenteen kalustolle ainakaan vielä tässä vaiheessa. Vastaajien mielestä myös sopimusehdot tulisi tuntea paremmin, että kaikkiin annettuihin kysymyksiin voitaisiin vastata kattavasti.

Monissa mielipiteissä sekä haastatteluissa että kyselyssä pidettiin potentiaalisimpina tarjoajina kiinteän yhteyden vaihtoehdossa suuria rakennusalan yrityksiä, kuten YIT:tä, Skanskaa, Tieliikelaitosta ja Lemminkäistä. Näillä yrityksillä katsottiin olevan ainakin taloudellista kapasiteettia tämänkaltaisiin hankkeisiin.

Tiehallinnon tarjouspyyntö lauttapaikan kilpailuttamiseksi tulee määritellä sellaiseksi, että palvelun tarjoaja voi vapaasti valita, kumpaa vaihtoehtoa se haluaa toteuttaa, lauttaliikennöintiä kiinteän yhteyden optiolla vai ainoastaan



lauttaliikennöinnin vaihtoehtoa. Muussa tapauksessa Tiehallinnon on määriteltävä kohde kohteelta kumpaa vaihtoehtoa palvelun tuottajan halutaan käyttävän. Molemmissa malleissa, sekä lauttaliikennöinnissä että kiinteän yhteyden vaihtoehdossa on tärkeää, että tarjouspyynnöt laaditaan riittävän yksityiskohtaisesti. Palvelutasosta ja asetetuista vaatimuksista tulee antaa tarkat tiedot hankinnasta ilmoitettaessa sekä tarjouspyynnössä, että palvelun tarjoajilla on mahdollisuus tarjouksen laatimiseen annettujen reunaehtojen perusteella. Epätarkasti laaditut tarjouspyynnöt vaikeuttavat selkeän tarjouksen tekemistä ja myös saatujen tarjousten vertailua.

Tarjouspyyntöä laadittaessa ja potentiaalisia toimijoita arvioitaessa ei voida sulkea pois ajatusta, että myös maa- ja vesirakennusalan yrittäjät haluaisivat osallistua pelkän lauttaliikennöinnin vaihtoehtoon, eikä ainoastaan kiinteän yhteyden toteuttamisen vaihtoehtoon. Haastatteluissa ilmeni, että suuret maa- ja vesirakennusalan yritykset voivat olla kiinnostuneita myös tämänkaltaisesta toiminnasta ja ovat valmiita tekemään kaikenlaista voittoa tuottavaa toimintaa. Lisäksi erityisesti kilpailuttamiskokonaisuuden valintaan tulee kiinnittää erityistä huomiota, ettei kilpailuteta liian suurta kokonaisuutta, koska tällöin tarjoajien määrä voi karsiutua huomattavasti resurssien puutteessa.

Melko pieni osa rakentajista oli tietoisia lauttaliikenteen kilpailuttamisaikeista ennen tätä kyselyä. Tämä kysely ja erityisesti sen mukana lähetetty esite toimivat tiedotusvälineenä maa- ja vesirakennusalan toimijoille. Esite ja kysely ovat herättäneet keskustelua yrityksissä näiden pohtiessa omaa kantansa kilpailuttamisasiassa. Tiedottaminen tulevasta tarjouskilpailusta on erittäin tärkeää. Raporttia kirjoitettaessa nousi esille tarve lähettää kyselyyn osallistuneille yrityksille jonkinlainen palaute vastauksesta ja tiedottaa tulevasta tapahtumista kilpailuttamisen suhteen.

Monet yritykset kaipaavat lisätietoa kilpailuttamisen yksityiskohdista ennen kuin ne voivat tehdä päätöstä tai edes tarkempia suunnitelmia tarjouskilpailuun osallistumisesta. Tämä postikyselynä tehty selvitys toimii, kuten oli tarkoituskin, yleisen kiinnostuksen tason mittaajana ja tiedon levittäjänä. Ennen tarjouskilpailun julistamista on tärkeää, että kilpailuttamisesta kiinnostuneita yrittäjiä haastatellaan syvällisemmin, jotta saadaan hyödyllistä lisätietoa siitä, millä tavalla kilpailutus kannattaa järjestää. Haastatteluissa on toisaalta oltava käytettävissä enemmän tietoa kilpailuttamisesta kuin tässä postikyselyvaiheessa oli.

Muutamissa Turun saariston kunnissa tehtyjen kunnanjohtajien haastattelujen perusteella kunnissa suhtaudutaan myönteisesti lauttaliikenteen kilpailuttamiseen, kunhan nykyinen palvelutaso niin vuorotiheyden kuin kaluston osalta säilyy vähintään ennallaan kilpailuttamisen yhteydessä. Kunnille on elintärkeää, että yhteydet ovat toimivat. Kunnanjohtajat muistuttavatkin, että kilpailuttamisen yhteydessä on myös huolehdittava siitä, että kalustovaurioitilanteessa tarvittavaa varakalustoa on saatavilla. Kunnissa myös toivotaan, että yhteyksiä kilpailuttamisen myötä tai siitä huolimatta kehitetään edelleen paremmiksi, jotta työssäkäynti mantereella helpottuu ja saaristo voidaan pitää asuttuna.

## LÄHTEET

Aarla, Tarja (2003). Julkisten hankintojen hankintaprosessi. Kauppa- ja teollisuusministeriö 2003.

Amtsrådsforeningen (2003). <[www.arf.dk](http://www.arf.dk)>

EUR-LEX -palvelin (2003). <<http://www.europa.eu.int/eur-lex/fi/index.html>>

Fylkesbaatene i Sogn og Fjordane (2003). <[www.fylkesbaatene.no](http://www.fylkesbaatene.no)>

Hansel. Hankintaopas. (2003). <[www.hansel.fi](http://www.hansel.fi)>

HSD Asa (2003). <[www.hsd.no](http://www.hsd.no)>

Kauppa- ja teollisuusministeriö (2003). <[www.ktm.fi](http://www.ktm.fi)>

Kivi, Jukka (2003). Turun tiepiiri suunnittelee losseista luopumista. Kansalaisverkko 6.8.2003 <<http://www.intsys.fi/>>

Kuoppamäki, Petri (2000). Kilpailuoikeuden perusteet. Werner Söderström Lakitieto Oy, Helsinki.

Kärkkäinen, Hannu (1996). Julkisten hankintojen opas. Suomen hankintalainsäädäntö ja siihen perustuvat menettelyt. Tietosanoma Oy, Helsinki.

Lauttaliikennepalvelujen hankinnan kehittäminen (2003). Sisäisiä julkaisuja 19/2003. Tiehallinto, Turku.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2003). <[www.mintc.fi](http://www.mintc.fi)>

Merenkululaitos (2003). <[www.fma.fi](http://www.fma.fi)>

Småøernes Færgeselskaber (2003). <[www.smaa-faergerne.dk](http://www.smaa-faergerne.dk)>

Statens vegvesen (2003). <[www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no)>

Statliga Färjerederiet vill ha avgiftsfinansierade leder runt Stockholm (2003). Svensk Sjöfartstidning 21/2003, s. 57 - 58.

Tiehallinto (2003). <[www.tiehallinto.fi](http://www.tiehallinto.fi)>

Tieliikelaitos (2003). <[www.tieliikelaitos.fi](http://www.tieliikelaitos.fi)>

Trafikministeriet (2003). <[www.trm.dk](http://www.trm.dk)>

Vägverket (2003). <[www.vv.se](http://www.vv.se)>

Vägverket Färjerederiet (2003). <[www.vv.se/farja](http://www.vv.se/farja)>



### Säännökset

Asetus kynnysarvon ylittävistä tavara- ja palveluhankinnoista sekä rakennusurakoista (380/1998)

Asetus kynnysarvon ylittävistä vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja teletoiminnan alalla toimivien yksiköiden hankinnoista (381/1998)

Asetus valtion hankinnoista (1416/1993)

Asetus valtion rakennusurakoista (436/1994)

Hallituksen esitys laeiksi Varustamoliikelaitoksesta, Luotsausliikelaitoksesta ja Merenkululaitoksesta HE 38 – 2003 (2003). <[www.finlex.fi](http://www.finlex.fi)>

Laki julkisista hankinnoista (1505/1992)

Laki julkisista hankinnoista annetun lain muuttamisesta (1523/1994) (725/1994) (124/1997) (633/1999) (1009/2001)

Laki Tiehallinnosta (568/2000)

Laki Tieliikelaitoksesta (569/2000)

Neuvoston asetus (ETY) N:o 3577/92, annettu 7.12.1992, palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) Virallinen lehti nro L 364, 12/12/1992

Valtioneuvoston asetus Tiehallinnosta (659/2000)

Valtioneuvoston asetus Tieliikelaitoksesta (660/2000)

### Haastattelut

Annevirta, Jukka. Maanrakentajien Turun piiriyhdistys ry:n toiminnanjohtaja. 4.11.2003.

Fjäder, Per. Maanrakentajien Turun piiriyhdistys ry:n hallituksen puheenjohtaja. 4.11.2003.

Hiukka, Veijo. Merenkululaitos. Yhteysalusyksikön johtaja. 1.10.2003.

Kaukonen, Jari. YIT Rakennus Oy. Alueelliset infrapalvelut, yksikönjohtaja. 10.10.2003.

Kylänpää, Jorma. Velkuan kunta, kunnanjohtaja. 30.10.2003.

Lindholm, Bo. Nauvon kunta, kunnanjohtaja. 11.11.2003.

Luttinen, Väinö. Tieliikelaitos. Valtakunnallinen erikoisrakentaminen ja Etelä-Suomen alue. 7.10.2003.

Wallenius, Erkki. Tieliikelaitoksen lauttavarustamon johtaja. 2.10.2003.

Öhman, Jean-Mikael. Korppoon kunta, kunnanjohtaja. 11.11.2003.

### **Färjetrafikseminarium 23.-24.9.2003**

Naantalissa 23.-24.9.2003 pidetyn lauttaliikenneseminaarin esitelmät ja siellä jaettu materiaali.

### **Postikyselyyn vastanneet yritykset**

#### ***Vesiliikennetoimijat***

Airisto Line Oy  
Ansgar Ab  
Arctic Towing Oy / Pajala Hannu Tmi  
Baru-Baru Charters  
BF-Cargo Oy Ab  
Bror Husell Chartering Ab Ltd  
Chris-Line Oy  
City Cruisers Ky  
Ekenäs Skärgårds Trans-Service Kb  
Grönqvist Kaj Oy Ab  
Helsingin Hinaus ja Väylätyö Ky  
Hollming Oy  
HP-Uitto Oy  
Idäntie Ky - Österled Kb  
JR Hinaus Oy  
Karelia Lines Oy  
Koiravahti Oy / Auterinen Jukka  
Kokko Line Oy  
Koverhar Shipping Oy Ab  
Kuljetuslautta Jussi Oy  
Lundström Helmer Ab  
Meriaura Oy  
Merikuljetus Niemi & Jokela  
MKL - yhteysalusyksikkö  
Navitie Oy  
Oulu Lines Oy  
Papenburger Shipping Oy  
PMJ-Kervinen Oy  
Puula Charter Tmi  
Risteilyvarustamo Tammerlaivat Oy  
Rosita Oy  
Saaristoliikenne S. Weppling Ky  
Saaristomaaailma Oy  
Saimaa Ferries Oy  
Shiprest Lenator Ab Oy  
Suomenlinnanliikenne Oy  
T. Perheenmies ja kumpp. Ky  
Terramare Oy  
Thurö Shipping Oy Ltd  
Tieliikelaitos Lauttavarustamo  
Tikander Marin Tmi



Tukkikolmio Oy  
Turun Charterpalvelu  
Veiros Oy Ab  
Vesikuljetuspalvelu Laukkanen Oy

***Maa- ja vesirakennusalan toimijat***

Insinööritoimisto Seppo Rantala Oy  
Kaivuuliike Kummala & kumpp. Oy  
NCC Roads  
Niska & Nyyssönen Oy  
Rakennus Numera Oy  
Rakennus Oy Lemminkäinen Lemcon Oy  
Seinäjoen Kiintorakenne Oy  
Terramare Oy  
TerraVia Oy  
Tieliikelaitos  
Vesisilta Oy  
YIT Rakennus Oy\*

\* YIT Rakennus Oy:n vastaus saapui vesiliikennetoimijoille tarkoitetulla lomakkeella, joten se sisältyy vastausten käsittelyssä vesiliikennetoimijoihin.

## LIITTEET

### LIITE 1. Kyselylomake vesiliikennetoimijoille

#### KYSELYLOMAKE

Kysymyksiin vastataan kysymyksestä riippuen joko rastittamalla sopiva vastausvaihtoehto tai kirjoittamalla vastaus sille varattuun tilaan. Jatkaa tarvittaessa paperin kääntöpuolelle.

#### YRITYSTIEDOT

Yrityksen nimi \_\_\_\_\_

Yrityksen y-tunnus \_\_\_\_\_

Vastaajan nimi ja asema yrityksessä \_\_\_\_\_

Puhelinnumero \_\_\_\_\_ Sähköposti \_\_\_\_\_

Yrityksen osoite \_\_\_\_\_

Yrityksen toimiala \_\_\_\_\_

Mikä on yrityksen ydinosasta \_\_\_\_\_

Yrityksen henkilöstön määrä \_\_\_\_\_

#### LAUTTALIIKENTEEEN KILPAILUTTAMINEN

1. Onko yrityksellänne aikomuksia tai halukkuutta laajentaa toimintaa nykyisellä toimialalla tai sen ulkopuolelle?

☐ Kyllä

☐ Ei

Jos on, niin miten tai mihin? \_\_\_\_\_

2. Onko yrityksenne tehnyt aiemmin yhteistyötä Tiehallinnon kanssa?

☐ Kyllä

☐ Ei

Jos on, niin minkälaisessa toiminnassa? \_\_\_\_\_



3. Olitteko tietoisia Tiehallinnon lauttaliikenteen kilpailuttamisaikeista jo ennen tätä kyselyä?

☐ Kyllä

☐ Ei

Jos olitte, niin mistä olitte saaneet tietoa? \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

4. Kuinka paljon yrityksenne on kiinnostunut seuraavista Tiehallinnon lauttaliikenteen kilpailuttamisvaihtoehtoista? (ks. esitteen kohta lauttaliikenteen kilpailuttamismuodot)

a) *Lauttaliikenteen hoito pitkäaikaisella sopimuksella*

☐ Erittäin paljon

☐ Paljon

☐ Jonkin verran

☐ Vähän

☐ Erittäin vähän

☐ Ei lainkaan

Miksi? \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Mikä olisi mielestänne paras sopimusaika lauttaliikenteen hoidossa?

☐ alle 5 vuotta   ☐ 5–10 vuotta   ☐ 10–15 vuotta   ☐ 15–20 vuotta   ☐ 20–30 vuotta

b) *Lauttaliikenteen hoito kiinteään yhteyden rakentamisen aikana*

☐ Erittäin paljon

☐ Paljon

☐ Jonkin verran

☐ Vähän

☐ Erittäin vähän

☐ Ei lainkaan

Miksi? \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

5. Onko yrityksenne kiinnostunut osallistumaan tarjouskilpailuun yksin vai yhdessä yhden tai useamman muun yrityksen kanssa?

☐ Yksin

☐ Yhdessä muun yrityksen / muiden yritysten kanssa

Mitkä saattaisivat olla mahdollisia yhteistyöyrityksiä? \_\_\_\_\_

6. Mikä lauttaliikenteen kilpailuttamisvaihtoehto on yrityksenne kannalta mielenkiintoisin?

☐ Lauttapaikkojen yhdistelmä

☐ Yksittäinen lauttapaikka

☐ Molemmat vaihtoehdot yhtä mielenkiintoisia

☐ Muu, mikä? \_\_\_\_\_

Mistä lauttapaikasta tai -paikoista yrityksenne on erityisesti kiinnostunut? \_\_\_\_\_

7. Onko yrityksellänne mielestänne valmiutta asteittaisen kilpailun avaamisajan (4 vuotta) aikana hankkia lauttaliikenteessä tarvittava kalusto?

☐ Kyllä

☐ Ei

☐ Ehkä

☐ En osaa sanoa

Tarkentakaa halutessanne: \_\_\_\_\_

8. Mitä mieltä olette lauttaliikennöinnin vaatimista alkuinvestoinneista?

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_



9. Mikä on näkemyksenne lauttaliikenteessä tarvittavan henkilöstön saatavuudesta?

---

---

---

10. Millaisia riskejä tai ongelmia mielestänne lauttaliikenteen aloittamiseen liittyy?

---

---

---

11. Jos ette ole nyt kiinnostunut osallistumaan lauttaliikenteen kilpailuttamiseen, niin millä edellytyksillä yrityksellänne olisi kiinnostusta osallistua lauttaliikenteen tarjouskilpailuun?

---

---

---

12. Millaiset muut vesiliikennealan toimijat voisivat mielestänne olla kiinnostuneita lauttaliikenteen kilpailuttamisesta?

---

---

---

13. Muita mahdollisia kommentteja lauttaliikenteen kilpailuttamisesta.

---

---

---

---

---

---

---

Kiitos vastauksistanne!

## LIITE 2. Kyselylomake maa- ja vesirakennusalan toimijoille

### KYSELYLOMAKE

Kysymyksiin vastataan kysymyksestä riippuen joko rastittamalla sopiva vastausvaihtoehto tai kirjoittamalla vastaus sille varattuun tilaan. Jatkakaa tarvittaessa paperin kääntöpuolelle.

#### YRITYSTIEDOT

Yrityksen nimi \_\_\_\_\_

Yrityksen y-tunnus \_\_\_\_\_

Vastaajan nimi ja asema yrityksessä \_\_\_\_\_

Puhelinnumero \_\_\_\_\_ Sähköposti \_\_\_\_\_

Yrityksen osoite \_\_\_\_\_

Yrityksen toimiala \_\_\_\_\_

Mikä on yrityksen ydinosasta? \_\_\_\_\_

Yrityksen henkilöstön määrä \_\_\_\_\_

#### LAUTTALIIKENTEEEN KILPAILUTTAMINEN

1. Onko yrityksellänne aikomuksia tai halukkuutta laajentaa toimintaa nykyisellä toimialalla tai sen ulkopuolelle?

☐ Kyllä

☐ Ei

Jos on, niin miten tai mihin? \_\_\_\_\_

2. Onko yrityksenne tehnyt aiemmin yhteistyötä Tiehallinnon kanssa?

☐ Kyllä

☐ Ei

Jos on, niin minkälaisessa toiminnassa? \_\_\_\_\_



3. Olitteko tietoisia Tiehallinnon lauttaliikenteen kilpailuttamisaikeista jo ennen tätä kyselyä

☐ Kyllä

☐ Ei

Jos olitte, niin mistä olitte saaneet tietoa? \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

4. Kuinka paljon yrityksenne on kiinnostunut seuraavista Tiehallinnon lauttaliikenteen kilpailuttamisvaihtoehdoista? (ks. esitteen kohta lauttaliikenteen kilpailuttamismuodot)

a) Kiinteän yhteyden rakentaminen ja lauttaliikenteen hoito rakentamisen aikana itse

☐ Erittäin paljon

☐ Paljon

☐ Jonkin verran

☐ Vähän

☐ Erittäin vähän

☐ Ei lainkaan

Miksi? \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Mikä olisi mielestänne paras sopimusaika lauttaliikenteen hoidossa?

☐ alle 5 vuotta   ☐ 5–10 vuotta   ☐ 10–15 vuotta   ☐ 15–20 vuotta   ☐ 20–30 vuotta

b) Kiinteän yhteyden rakentaminen ja lauttaliikennepalvelun hankkiminen rakentamisen aikana alihankintana joltakin muulta toimijalta

☐ Erittäin paljon

☐ Paljon

☐ Jonkin verran

☐ Vähän

☐ Erittäin vähän

☐ Ei lainkaan

Miksi? \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

c) *Pelkän kiinteän yhteyden rakentaminen ilman vastuuta lauttaliikenteen hoidosta*

- ☐ Erittäin paljon
- ☐ Paljon
- ☐ Jonkin verran
- ☐ Vähän
- ☐ Erittäin vähän
- ☐ Ei lainkaan

Miksi? \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

5. Onko yrityksenne kiinnostunut osallistumaan tarjouskilpailuun yksin vai yhdessä yhden tai useamman muun yrityksen kanssa?

- ☐ Yksin
- ☐ Yhdessä muun yrityksen / muiden yritysten kanssa

Mitkä saattaisivat olla mahdollisia yhteistyöyrityksiä? \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

6. Mikä lauttaliikenteen kilpailuttamisvaihtoehto on yrityksenne kannalta mielenkiintoisin?

- ☐ Lauttapaikkojen yhdistelmä
- ☐ Yksittäinen lauttapaikka
- ☐ Molemmat vaihtoehdot yhtä mielenkiintoisia
- ☐ Muu, mikä? \_\_\_\_\_

Mistä lauttapaikasta tai -paikoista yrityksenne on erityisesti kiinnostunut? \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

7. Mikä on näkemyksenne lauttaliikenteessä tarvittavan henkilöstön saatavuudesta?

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

8. Minkälaisissa siltojen ja/tai tunnelien rakentamisprojekteissa yrityksenne on ollut mukana?

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_



**9.** Kuinka suurista kiinteän yhteyden rakentamisurakoista yrityksenne on kiinnostunut? Arvioikaa urakoiden suuruusluokka euroina.

Suuruusluokka \_\_\_\_\_ €

**10.** Millaisia riskejä tai ongelmia mielestänne kiinteän yhteyden rakentamiseen liittyy?

---

---

**11.** Millaisia riskejä tai ongelmia mielestänne kiinteän yhteyden rakentamisen vaihtoehtoon liittyy, jos urakoitsijan tehtävänä on lauttaliikenteen hoitaminen lauttapaikalla kiinteän yhteyden rakentamisen aikana?

---

---

**12.** Jos ette ole nyt kiinnostunut osallistumaan lauttaliikenteen kilpailuttamiseen, niin millä edellytyksillä yrityksellänne olisi kiinnostusta osallistua lauttaliikenteen tarjouskilpailuun?

---

---

**13.** Millaiset muut rakennusalan toimijat voisivat mielestänne olla kiinnostuneita lauttaliikenteen kilpailuttamisesta?

---

---

**14.** Muita mahdollisia kommentteja lauttaliikenteen kilpailuttamisesta.

---

---

---

**Kiitos vastauksistanne!**

### LIITE 3. Julkiset hankinnat

#### Hankintojen periaatteet

Hankinnalla tarkoitetaan tavaroiden ja palvelujen ostamista, vuokraamista tai siihen rinnastettavaa toimintaa sekä urakalla teettämistä. Suomen hankintalainsäädäntö ja julkisia hankintoja koskeva kilpailuttamisvelvoite perustuu Euroopan yhteisön lainsäädäntöön, eli EY:n perustamissopimukseen sekä direktiiveihin. Näiden lisäksi suomalaisten hankintayksiköiden on noudatettava Maailman kauppajärjestön julkisia hankintoja koskevaa ns. GPA-sopimusta.

Hankinnat jakaantuvat hankintalaissa tarkoitettuihin kynnysarvon ylittäviin ja alittaviin hankintoihin. Hankinnan kohdetta määriteltäessä tulee harkita sopivaa kilpailuttamiskokonaisuutta. Suurta kokonaisuutta kilpailutettaessa kannattaa harkita hankinnan jakamista osiin tai sallia osatarjousten tekeminen, ettei tarjoajia jää kilpailun ulkopuolelle resurssien vähyyden vuoksi. Hankintaa ei saa jakaa keinotekoisesti osiin, jotta kynnysarvon ylittävistä hankinnoista annettuja säännöksiä ei tarvitsisi soveltaa. Kynnysarvot määritellään aina tietyksi ajanjaksoksi kerrallaan. Kynnysarvot ovat 1.1.2002 - 31.12.2003 välisellä ajalla muiden (kuin valtion keskushallinnon osalta) valtion viranomaisten, alue- ja paikallishallinnon viranomaisten ja muiden julkishallinnon oikeushenkilöiden osalta tavara- ja palveluhankinnoissa 249 681 euroa ja rakennusurakoissa 6 242 028 euroa.

Kynnysarvon alittaviin hankintoihin sovelletaan pääsääntöisesti vain lakia julkisista hankinnoista (1505/1992). Hankintamenettely on joustavampaa, mutta siinäkin on käytettävä hyväksi olemassa olevat kilpailumahdollisuudet. Kynnysarvon alittavissa hankinnoissa hankintamuodot ovat avoin menettely, rajoitettu menettely, neuvottelumenettely sekä suora hankinta. Kynnysarvon alittavissa hankinnoissa kaikilla halukkailla on oikeus tehdä tarjous. Tarjousajan on oltava hankinnan kokoon ja laatuun nähden kohtuullinen, eli noin 2 - 3 viikkoa.

Kynnysarvon ylittävistä julkisista hankinnoista säädetään kynnysarvon ylittävistä tavara- ja palveluhankinnoista sekä rakennusurakoista annetussa asetuksessa (380/1998) eli hankinta-asetuksessa. Kynnysarvon ylittävien hankintojen osalta on laadittava ja julkaistava ennakoilmoitus, hankinta- eli tarjouspyyntöilmoitus ja jälki-ilmoitus sen mukaan kuin hankintalaissa ja -asetuksissa tarkemmin on säädetty.

Etukäteen tiedettävistä tulevista kynnysarvon ylittävistä hankinnoista voidaan tehdä **ennakoilmoitus** Julkiset hankinnat -lehteen kuukauden kuluessa budjettivuoden alkamisesta. Ennakoilmoitus on julkaistava vähintään 52 päivää, enintään vuosi ennen hankintailmoituksen julkaisemista. Sillä ilmoitetaan ennakkoon hankinnasta sekä hankintojen arvioidut alkamisajankohdat. Varsinainen hankintailmoitus julkaistaan tämän jälkeen. Sen perusteella toimittajat ja urakoitsijat voivat suunnitella toimintaansa ja varautua tarjouskilpailuun. Jos ennakoilmoitus on riittävän yksityiskohtainen, hankintayksiköllä on mahdollisuus noudattaa lyhennettyjä määräaikoja varsinaisessa tarjousmenettelyssä.



**Hankintailmoituksella** tarkoitetaan ilmoitusta tarjouskilpailusta. Hankintailmoitus käynnistää hankintamenettelyn ja siinä julkaistaan hankintaa koskevat olennaiset tiedot. Ilmoitukset lähetetään sähköisesti Editaan, joka julkaisee hankintailmoitukset sekä kynnysarvon ylittävistä että alittavista hankinnoista Julkiset hankinnat -lehdessä. Julkiset hankinnat -lehti lähettää ilmoituksen julkaistavaksi Euroopan yhteisöjen virallisen lehden täydennysosassa (S-osa). Lisäksi kynnysarvon alittavia hankintoja koskevia ilmoituksia julkaistaan sähköisessä JULMA-ilmoituskanavassa (Julkinen Markkinapaikka <[www.ktm.fi/julma/](http://www.ktm.fi/julma/)>). Hankinnasta voidaan ilmoittaa myös sanoma- ja ammattilehdissä sekä esimerkiksi hankintayksikön omilla sivuilla internetissä. Hankintailmoitus on julkaistava sellaisessa laajuudessa, että syntyy riittävä kilpailua. Ilmoitusmenettelyn laiminlyönti on muotovirhe, joka voi johtaa hankintapäätöksen kumoamiseen markkinaoikeudessa.

Saatuja tarjouksia tulee vertailla tarjouspyynnössä ilmoitettujen valinta- ja arviointiperusteiden mukaisesti ja tarjouksista on valittava kokonaistaloudellisesti edullisin tai hinnaltaan halvin. Käytettäessä kokonaistaloudellista edullisuutta valintaperusteena voidaan tarjousten vertailussa ottaa huomioon myös ennalta ilmoitettuja laatutekijöitä. Arviointiperusteet eivät saa olla tiettyä aluetta suosivia tai syrjiviä ja valintaprosessissa on noudatettava tasapuolisuutta ja syrjimättömyyttä. Kaikista hankintapäätöksistä tehdään kirjallinen päätös, joka toimitetaan tarjouskilpailuun osallistuneille ehdokkaille ja tarjoajille. Hankintayksikön tai käyttöoikeusurakan saajan on lähetettävä kynnysarvon ylittävistä hankinnoista **jälki-ilmoitus** 48 päivän kuluessa hankintasopimuksen tekemisestä Editan välityksellä EY:n viralliseen lehteen. Jälki-ilmoituksessa ilmoitetaan, minkä yrityksen kanssa hankintasopimus tehtiin tai miksi hankinta jätettiin tekemättä. Jälki-ilmoitus tehdään tilastoinnin ja valvonnan kannalta, ja se toimii tietolähteenä pienemmille yrityksille, jotka voivat saada tehtäväkseen mahdollisia alihankintoja tai aliurakoita.

### Hankintamenettelyt

**Avoin menettely** on yksinkertaisin hankintamenettely kynnysarvon ylittävissä hankinnoissa. Menettelyssä kuka tahansa voi osallistua tilaamalla tarjouspyyntöasiakirjat tai tarjouspyyntöasiakirjat voidaan lähettää suoraan toimittajille, joilta halutaan tarjous. Tarjouskilpailusta julkaistaan ilmoitus ja kaikki halukkaat voivat tehdä tarjouksen. Tarjoajille tulee varata 52 päivää tarjouksen tekemiseen. Jos ennakkoilmoitus on julkaistu, riittää 22 päivää tarjouksen tekemiseen.

Kynnysarvot ylittävissä hankinnoissa voidaan käyttää myös **rajoitettua menettelyä**, jossa tarjouksia pyydetään vain tietyiltä toimittajilta. Hankintailmoitus julkaistaan EY:n virallisessa lehdessä, jossa hankintayksikkö voi määritellä tarjoajan valintakriteerit, kuten tekniselle ja ammatilliselle osaamiselle tai taloudelliselle tilanteelle asetetut vaatimukset. Toimittajan on tehtävä hankintayksikölle kirjallinen osallistumishakemus halustaan olla mukana tarjouskilpailussa. Hankintayksikön on varattava vähintään 37 päivää osallistumishakemusten jättämiseen. Hankintayksikkö voi rajoitetun menettelyn yhteydessä ennalta rajata niiden ehdokkaiden lukumäärän, joille tarjouspyyntö lähetetään. Lukumäärä on ilmoitettava hankintailmoituksessa. Hankintayksikkö saa lähettää tarjouspyynnön vain osallistumishakemuksen jättäneille ehdokkaille. Tarjouskilpailuun on kutsuttava vähintään 5 ehdokasta, paitsi jos ehdot täyttäviä tarjoajia on vähemmän. Tarjouksen tekemiseen on

varattava vähintään 40 päivää kirjallisen tarjouspyynnön lähettämisestä. Lyhennettyä 26 päivän tarjousaikaa voidaan käyttää, jos hankinnasta on julkaistu ennakkoilmoitus.

**Neuvottelumenettelyyn** siirtymisestä ei tarvitse julkaista uutta hankintailmoitusta, jos mukaan otetaan kaikki ne määräykset täyttävät tarjoajat, jotka tekivät avoimessa tai rajoitetussa menettelyssä tarjousmenettelyn ehtojen mukaisen tarjouksen. Neuvottelumenettely ilman hankintailmoituksen julkaisemista tulee kyseeseen vain, jos avoimessa tai rajoitetussa neuvottelumenettelyssä ei ole saatu lainkaan tarjouksia tai on saatu alkuperäistä tarjouspyyntöä vastaamattomia tarjouksia eikä alkuperäisiä sopimusehtoja olennaisesti muuteta. Muuten on julkaistava uusi hankintailmoitus. Hankintayksikön on neuvoteltava vähintään kolmen ehdokkaan kanssa, jos ehdokkaita on riittävästi. Neuvottelumenettely voidaan ottaa suoraan varsinaiseksi hankintamenettelyksi palveluhankinnoissa ja rakennusurakoissa silloin, kun sopimusehtojen ennakkomäärittely on vaikeaa ja parasta tarjousta ei voi valita avointa tai rajoitettua menettelyä käyttäen. Tällöin neuvottelumenettelystä on julkaistava erillinen ilmoitus. Hankinnasta ilmoitettaessa noudatetaan samoja menettelytapoja kuin rajoitetussa menettelyssä, myös määräaikojen suhteen. Saatujen "runkotarjousten" perusteella käynnistetään neuvottelut erikseen kunkin tarjoajan kanssa ja kaikille annetaan samat mahdollisuudet tarjota palvelua tai urakkaa. Hankintayksikkö voi laatia vielä tarjouspyynnön haluamastaan ratkaisusta neuvottelujen jälkeen. Tällöin tarjouspyynnössä tai ilmoituksessa tulee ilmoittaa valintakriteerit. Neuvottelujen kuluessa voi osoittautua, että jonkun toimittajan ratkaisu on yksiselitteisesti paras, eikä muilla tarjoajilla ole sitä mahdollisuutta tarjota. Tällöin tarjouspyyntöä ei tarvitse tehdä ja valinta kohdistuu tähän yhteen toimittajaan. Hankinnasta tehdään perusteltu päätös, jossa tulee selvittää valittu hankintamenettely ja miksi kyseiseen hankintamenettelyyn on päädytty. Lisäksi on kerrottava, mitä neuvottelumenettelyn perusteella päätettiin hankkia ja miten hankinta päätettiin tekemään juuri valitulta toimittajalta.

**Ilman tarjouskilpailua** hankinta voidaan tehdä vain erityisestä syystä tai suoran neuvontamenettelyn käytölle asetettujen ehtojen perusteella. Suorassa hankinnassa hankintayksikkö suorittaa tilauksen ilman tarjouspyyntöä tai tekee hankintapäätöksen tarjouskilpailua järjestämättä vain yhdeltä toimittajalta pyydetyn tarjouksen tai aikaisemman sopimuksen perusteella. Suora hankinta on sallittu vain erityisin perustein.